

# A ESTRADA PERDIDA: AS TRANSFORMAÇÕES NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL PROVOCADAS PELA CONSTRUÇÃO INACABADA DA RODOVIA PERIMETRAL NORTE

## THE LOST ROAD: THE TRANSFORMATIONS IN THE SEPTENTRIONAL AMAZON CAUSED BY THE UNFINISHED CONSTRUCTION OF THE PERIMETRAL NORTE HIGHWAY

**Paulo Nilber Ribeiro da Costa<sup>1</sup>**

Endereço: Tv 02 de outubro, N° 511, Riozinho  
Bragança – PA, Brasil  
E-mail: [paulonilber@gmail.com](mailto:paulonilber@gmail.com)

**César Martins de Souza<sup>2</sup>**

Endereço Profissional: Campus de Bragança da UFPA. Alameda Leandro Ribeiro s/n.  
Cep. 68600000  
Bragança – PA, Brasil  
E-mail: [cesar@ufpa.br](mailto:cesar@ufpa.br)

**Resumo:** O presente artigo busca compreender o processo de construção da Rodovia BR-210 mais conhecida como Perimetral Norte, que nunca foi concluída. A análise de jornais e de decretos evidencia que os grandes projetos da ditadura para a Amazônia, planejados sob a lógica desenvolvimentista da década de 1970, nos governos dos generais-presidentes Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) e Ernesto Geisel (1974-1979) como a rodovia Perimetral Norte, pensavam o progresso como algo advindo de fora da região. A imprensa nacional e regional que vivenciou a repressão e autocensura durante os governos de generais e que se pensava como agente de uma missão dentro da perspectiva do desenvolvimentismo nacional noticiava amplamente os grandes projetos. Ao analisarmos as fontes e a historiografia, podemos perceber que a construção contribui para entendermos aspectos importantes das políticas adotadas durante os governos dos generais para a região amazônica.

**Palavras-chave:** Integração; colonização; ditadura militar; Perimetral Norte.

**Abstract:** This article seeks to understand the construction process of the BR-210 Highway, better known as Perimetral Norte, which was never completed. The analysis of newspapers and decrees shows that the great projects of the dictatorship for the Amazon, planned under the developmentalist logic of the 1970s, under the governments of general presidents Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) and Ernesto Geisel (1974-1979) like the Perimetral Norte highway, they thought of progress as coming from outside the region. The national and regional press that experienced repression and self-censorship during the governments of generals and who thought of themselves as agents of a mission from the perspective of national developmentalism, widely reported on great projects. When analyzing the sources and the historiography, we can see that the construction contributes to understanding important aspects of the policies adopted during the governments of generals to the Amazon region.

**Keywords:** Integration; colonization; military governments; Perimetral Norte.

---

<sup>1</sup> Mestrando em Linguagens e Saberes na Amazônia pela UFPA.

<sup>2</sup> Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia e do Campus de Bragança, ambos da UFPA. Investigador Externo do CEAR-Universidade de Quilmes. Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense.

## Introdução

Os governos dos generais-presidentes do Brasil que duraram entre os anos de 1964 a 1985, causaram várias reviravoltas na política, na economia, e na vida de várias pessoas. Muitas dessas mudanças foram sentidas de imediato e outras ao longo do tempo do século XX que por si só é um século que já traz uma ideia de progresso muito presente.

O progresso que conceitualmente é complexo pode nos passar uma ideia de avanço, mas aqui neste trabalho a diferenciação entre ideia e realidade de progresso precisa ser feita, pois a ideia de progresso e desenvolvimento econômico foi sendo incorporada e transformada ainda mais depois da Segunda Guerra Mundial.<sup>3</sup> Essa herança deixada pela Segunda Guerra Mundial fez com que o progresso agora fosse mais do que um crescimento científico, mas também um crescimento econômico e um bem-estar social.<sup>4</sup>

A política adotada pelo governo, durante a ditadura, foi além da exploração da Amazônia e dos recursos naturais, pois houve um planejamento da infraestrutura terrestre que possibilitasse o deslocamento de produtos para importação e exportação junto aos países vizinhos como Colômbia, Peru e a Venezuela. Por isso, em meio às pretensões da ditadura é tão importante a criação de órgãos que pusessem em prática as obras, como o Centro de Planejamento Rodoviário da Amazônia (CEPRAM), na década de 1970, e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) que existiu de 1937 até 2001. Estes órgãos junto com a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) foram encarregados de, juntamente com o Ministério dos Transportes, de criar bases para que fossem postos em prática grandes projetos na Amazônia, como as rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá, além de outras que foram fazendo o mapa da integração de rodovias ganhar cada vez mais estradas.

Os generais-presidentes buscaram trabalhar além das rodovias a otimização dos portos.<sup>5</sup> No livro "*Desarrollo de los Puertos*" analisa-se que os portos da Amazônia tinham um grande potencial e com a melhor utilização dos portos, os gastos seriam menores e assim a capacidade de carga aumentaria pelo fato de ser exigido menor tempo entre embarques e

---

<sup>3</sup> BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. *Desenvolvimento, Progresso e Crescimento Econômico*. São Paulo: Lua Nova. p. 33-60. 2014.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> FALCÃO, Jairo Luiz Fleck, Política dos transportes da ditadura militar. *X Encontro Estadual de história*. O Brasil no Sul: Cruzando fronteiras entre o regional e o nacional, Santa Maria – RS, 2010.

<sup>6</sup> CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. *Desarrollo de los puertos. Mejoramiento de las operaciones portuarias e instalaciones conexas*. Nueva York: Naciones Unidas, 1969.

desembarques. Este discurso da melhoria dos transportes e melhor integração é apenas um, pois existem outros também oficiais que são as bases para o então proposto investimento.

O governo também pretendia chegar aos pontos mais extremos da Amazônia com um discurso de colonização e integração. Podemos ver como esses mesmos discursos ocorreram em outras construções na Amazônia, até porque o suposto progresso e a colonização foram o grande discurso para tentar se fazer obras por toda Amazônia.<sup>7</sup> A busca por integração e “conquista da Amazônia” foi um dos marcos dos governos de militares no Brasil.

Um acontecimento importante para a implementação de projetos de integração e desenvolvimento da Amazônia foi a criação da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1966. Na década 1970, os grandes projetos, com apoio da SUDAM, foram fundamentais para criar um fluxo migratório para a região. Nesse sentido, Célia Regina Conglilio e Joyce Cardoso Olímpio Ikeda mostram que ajudados por tensões sociais no Nordeste do Brasil esse fluxo migratório a partir das políticas de colonização foi uma parte fundamental dos grandes projetos.<sup>8</sup>

Neste trabalho vamos analisar sobre o processo de construção da BR-210, mais conhecida como Perimetral Norte, um grande projeto para a Amazônia planejado pela ditadura militar<sup>9</sup> objetivando a colonização e a integração rodoviária. Também vamos problematizar como algumas cidades que estavam no plano inicial da rodovia foram beneficiadas e/ou atingidas pelo empreendimento.

## **Documentos oficiais e imprensa na construção de um grande projeto**

---

<sup>7</sup> Muito comum nos discursos do ex ministro Mario Andreazza era a enfática preocupação não somente com as obras mas também com o progresso e colonização. O interessante é que este discurso não é exclusivo para a Amazônia pode ser percebido em diversas ocasiões em outras realidades também, mas sempre pra formar uma ideia de união. ANDREAZZA, Mário David. *Perspectivas para os transportes*. Rio de Janeiro: S.D.M.T., 1972.

<sup>8</sup> CONGILIO, Célia Regina; IKEDA, Joyce Cardoso Olímpio. A ditadura militar, expansão do capital e as lutas sociais no sudeste paraense. São Paulo: *Revista Lutas sociais*, vol.18 n.32, p. 79-90, 2014.

<sup>9</sup> O uso do termo Ditadura Militar facilita entender o movimento político no qual o Brasil estava passando no momento, na historiografia moderna podemos encontrar como ditadura civil-militar, regime civil-militar, é comum encontramos na fonte feitas pelos próprios militares e seus apoiadores o uso do termo Revolução Militar ou apenas, ainda que haja uma corrente recente que queira interpretar dessa forma, seguindo aqui a linha de pensamento de Carlos Fico, chamaremos também de Ditadura Militar. FICO, Carlos. *Como eles agiam: os subterrâneos da ditadura militar*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

Em seu estudo sobre o Grupo Folhas, proprietário de diversos jornais, com destaque para a *Folha de São Paulo*, Taschner problematiza a relação entre os grandes jornais e a ditadura, pois, segundo ela:

É bom lembrar que a maior parte dos grandes jornais apoiou Golpe de 1964. Tanto este como a escalada do autoritarismo subsequente foram justificados pelo combate às forças de esquerda e do “comunismo”, cujo crescimento evidentemente não interessa à uma imprensa capitalista<sup>10</sup>.

A autora afirma que a maioria dos grandes jornais havia apoiado o Golpe de 1964, enquanto muitos outros, mesmo não concordando com o que ocorreu ou se mantendo na zona cinzenta, sem se manifestar à respeito, acabaram por aplicar a autocensura como forma de manter sua empresa em funcionamento, sem sofrer diretamente com a repressão. Taschner<sup>11</sup> ressalta, contudo, que isso não implica dizer que não houvesse um grande número de jornalistas contrários ao regime, pois ela se refere à crítica e apoio das empresas e não de seus funcionários.

No mundo havia uma agenda desenvolvimentista que enxergava na informação publicada na imprensa um caminho importante para a consolidação de uma agenda que buscava elevar o capitalismo no bloco capitalista em um contexto de Guerra Fria. Nesse sentido, Briggs & Burke<sup>12</sup> analisam que grandes obras de infraestrutura e de exploração de riquezas naturais que viabilizassem a afirmação do grande capital global e eventualmente o desenvolvimento da industrialização em países do chamado terceiro mundo deveria não somente ser implementadas como também compor uma agenda que tinha na imprensa um papel fundamental de divulgação e de formação de opinião. É neste processo que os autores afirmam que em 1959, a Organização das Nações Unidas (ONU) solicitou a preparação de uma Assembleia geral para propor o acesso a informação em massa no mundo.

A posterior modernização da imprensa, que ocorreu inclusive no Brasil, promoveu uma ampla industrialização dos parques gráficos, a profissionalização do jornalismo e também a integração entre os setores de grandes jornais ocorreu como uma concretização

---

<sup>10</sup> TASCHNER, Gisela. *Folhas ao vento*. Análise de um conglomerado jornalístico no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p. 118.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> BRIGGS, Asa; BURKE, Peter. *Uma história social da mídia: de Gutenberg à Internet*. Tradução de Maria Carmelita Pádua Dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

da busca por uma industrialização e integração global, que impedisse o avanço do bloco soviético e consolidasse o bloco estadunidense e do ocidente europeu.

Taschner<sup>13</sup> considera que a imprensa brasileira se afirmava, durante os governos dos gerais, como um setor fundamental para o estado brasileiro, como tendo a missão de formar e de informar os leitores, de forma que o quadro geral das notícias veiculadas diariamente vinha ao encontro desta perspectiva. As notícias seriam, portanto, mais do que um repassar de informações ao público, uma vez que os jornalistas enxergavam que deveriam formar a população brasileira, em um contexto de afirmação do capitalismo estadunidense, durante a Guerra Fria e a ditadura no Brasil.

O trabalho com os jornais do Amazonas permite compreender esta dinâmica que ultrapassa a busca pela informação, em um período que se afirmava a profissionalização dos jornalistas e em que a grande imprensa assumia uma missão civilizatória de formação da população do país na perspectiva de um discurso sobre a modernização nacional que se construía naquele momento.

A Amazônia que fora parte de uma agenda desenvolvimentista construída na década de 1950 no governo de Juscelino Kubistchek<sup>14</sup>, passava a ocupar o centro noticiário nacional e regional com os grandes projetos que foram iniciados no governo do general-presidente Emílio Garrastazu Médici. A maior obra foi a rodovia Transamazônica, amplamente debatida e noticiada na imprensa das principais cidades da região e também na imprensa nacional.

Fico<sup>15</sup> considera que durante a ditadura, o regime atuou fortemente sobre a imprensa e em propagandas oficiais, no sentido de garantir a construção de um cenário positivo junto à opinião pública, reafirmando o otimismo sobre o crescimento econômico do Brasil. Foi um período que ele denominou de reinvenção do otimismo, em que a “conquista” da Amazônia a partir de grandes projetos de colonização, infraestrutura e exploração das riquezas naturais da região representava a ideia de um país grande, integrado e caminhando para se tornar uma potência mundial.

O autor analisa que grandes veículos de imprensa como a revista *Manchete* divulgavam cotidianamente imagens e notícias de obras gigantescas como estradas, pontes e ferrovias, as quais geravam impacto junto a população nacional que aprendia a pensar de forma otimista sobre a “grandeza” do Brasil:

---

<sup>13</sup> *Op cit.*

<sup>14</sup> Sobre o tema, consultar HEBETTE, Jean & MARIN, Rosa Acevedo. Saúde e colonização. In: HEBETTE, Jean et al. *Colonização, desenvolvimento e modelos econômicos*. Belém: NAEA/UFPA, 1977. p. 7-43.

<sup>15</sup> FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

O “Brasil potência”, portanto, foi mais uma ideia-síntese. A um só tempo recuperou uma longa tradição de anseios e projeções sobre a grandeza brasileira e constituiu-se numa tática que buscava atrair para a aliança de capitais nacionais, estatais e internacionais a presença legitimadora das camadas médias, sempre interessadas em “desenvolvimento e segurança”<sup>16</sup>.

Trabalhar com os jornais do período, dialogando com documentos oficiais, nos permite problematizar sobre as perspectivas e projeções da Perimetral Norte e como se constituiu em parte de um processo de construção da euforia pautada na ideia de que políticas desenvolvimentistas poderiam contribuir para consolidar a ideia de um “Brasil potência”. A investigação nestas fontes, mergulha neste contexto de repressão, autocensura e adesão que envolvia a imprensa naquele momento, tendo a Amazônia como palco para os debates e o otimismo nacional.

### **Um projeto desbravador: a Perimetral Norte**

Em outubro de 1970, o ministro dos Transportes Mário David Andrezza anunciava a construção de uma rodovia que pretendia “desbravar” parte da Amazônia. Outras rodovias já estavam em construção como a Transamazônica que, para Braga e Martins de Souza (2019), partia do pressuposto de que a Amazônia era um “grande vazio demográfico”.<sup>17</sup> Deste modo, podemos perceber como a visão que considerava importante “ocupar” as regiões por onde as estradas passariam não era uma exclusividade da Perimetral Norte ou da Transamazônica, pois a visão de que a Amazônia era uma região a ser explorada, estava estampada nos jornais, nos discursos e até mesmo nas obras literárias do período.

Silva e Martins de Souza analisam que a narrativa de Odette de Barros Mott, que destaca a Transamazônica como “a conquista do gigantesco mundo verde”. Os autores problematizam que a ideia de ocupar os “vazios” amazônicos parte de um pressuposto etnocêntrico que ignoram as populações tradicionais da região e os modos diferenciados de apropriação dos territórios.<sup>18</sup> Populações indígenas e ribeirinhas da Amazônia não ocupam

---

<sup>16</sup> Idem, p. 86.

<sup>17</sup> MARTINS DE SOUZA, César; BRAGA, Magno Michell Marçal. Transamazônica: Terra, Trabalho e Sonhos. *Revista Territórios e Fronteiras*, vol. 12, n.1, Cuiabá, p. 172-191, jan-jul. 2019.

<sup>18</sup> SILVA, José Valtermir Ferreira da; MARTINS DE SOUZA, César. A Rodovia Transamazônica na Literatura: as faces da obra de Odette Barros Mott”. *Revista de Literatura História e Memória*, vol. 14, n. 24, Cascavel – PR, p. 274-291, 2018.

as terras segundo a lógica urbana ou mesmo fundiária do restante da sociedade, de modo que a floresta se constitui em territórios em que vivenciam suas experiências humanas. A obra de Mott, analisada por Silva e Martins de Souza, ganha versões diferentes pois é posteriormente alterada pela autora, na década de 1980, ganhando um subtítulo emblemático "A grande ilusão".<sup>19</sup> Esta mudança na concepção narrativa foi ocasionada por mudanças políticas no país, que construíram um processo de desaparecimento da obra mais propagandeada de Médici das memórias nacionais, após a ditadura.

O esforço para que o projeto de integração funcionasse foi grande, por isso o Ministro dos Transportes, Mário Andreazza<sup>20</sup> foi à Manaus em outubro de 1970 para criar o CEPRAM, com sede principal naquela mesma cidade. Em seu discurso, ele falou sobre o que considerava ser um estado de isolamento da região norte do estado do Amazonas, que equivale a parte setentrional da região amazônica. O anúncio do projeto da nova rodovia já estava traçado, ela desbravaria 4 estados da região Norte passando por lugares ainda desconhecidos<sup>21</sup> por boa parte da sociedade brasileira.

Este projeto fazia parte de outros interesses do governo do general Emílio Garrastazu Médici<sup>22</sup> na Amazônia, em busca de implementar a integração econômica da região com o resto do Brasil. O ministro Mário Andreazza, revelou um interesse econômico na Amazônia por conta de possíveis áreas de minério e no desenvolvimento do setor agro-pastoreiro. Esse desenvolvimento pôde ser acompanhado posteriormente por números que demonstram como a política da pecuária e a criação de gado foi sendo cobiçada no estado do Acre. Em 25 anos, o aumento das áreas de pastagem fora de 46,16% segundo um boletim de pesquisa e desenvolvimento<sup>23</sup> escrito no ano de 2002 durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. Segundo o boletim, o Acre tinha 63.356 ha de área de pastagens em 1970 e subiu para 614.214 ha em 1995, sendo que 14,39% surgiram entre 1970 e 1975 e 16,31% entre o período de 1975 a 1980, o que evidencia como este crescimento tem relação com os grandes projetos do governo para extrair riqueza da Amazônia.

---

<sup>19</sup> Idem. p. 277.

<sup>20</sup> Mario David Andreazza, foi ministro dos transportes do Costa e Silva (1967-1969) e de Médici (1969-1974), entre suas maiores obras estão a Transamazônica e a Ponte Rio-Niterói, foi também ministro do Interior (1979-1985) durante o governo do presidente Militar João Figueiredo. Consultar: SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Castelo a Tancredo, 1964-1985*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

<sup>21</sup> Desconhecidos não geograficamente, mas entendidos como inacessíveis, o Regime Militar tentou alcançar por meios de políticas esses lugares para também conhecer um pouco mais das potencialidades de solo e do território como um todo.

<sup>22</sup> Ex presidente do Brasil entre os anos de 1969 a 1971. Eleito de forma indireta durante o Regime Militar.

<sup>23</sup> VALENTIM, Judson Ferreira; et.al. Tendências da Pecuária Bovina no Acre entre 1970 e 2000. *Boletim de Pesquisa e Desenvolvimento, Ministério da Cultura, Pecuária e Abastecimento*, Rio Branco-AC, 2002.

Para vencer o desafio de ligar as ambições do governo em conjunto com a integração e a colonização, que eram também metas do governo, o CEPRAM teve uma importante missão na Amazônia, pois ela ficou encarregada de fazer a topografia, cartografia, aerofotogrametria, geologia, geotécnica, hidrologia, além de ser responsável também por todos os projetos geométricos, estruturais em conjunto com a viabilidade econômica.

As tarefas eram grandes, ainda mais porque estimou-se que a Perimetral Norte tivesse em média uma extensão de 4.004 Km<sup>24</sup>. A estrada cortaria 4 estados da região Norte, o Amapá, Pará, Amazonas e Roraima, começando na cidade de Macapá, no Amapá e encontrando na cidade de Caracarái-RR, a BR-174, o objetivo era chegar na Colômbia e Venezuela. A rodovia Perimetral Norte seria a segunda maior Rodovia do Brasil, sendo menor em extensão apenas que a Rodovia BR-230, conhecida como Transamazônica.

Junto com a CEPRAM, a instituição Levantamentos Aerofotogramétricos S.A (LASA) realizou um amplo estudo para detalhar e estudar áreas que só se conheciam no papel. A partir deste trabalho ficou então comprovado que vários processos estavam por vir e que deveriam ser enfrentadas muitas dificuldades para viabilizar a abertura dessa extensa rodovia, no norte da Amazônia.

Os estudos se deram por quase três anos entre estudos de viabilidade e planejamentos. A Perimetral Norte mais do que um projeto de integração era também uma forma de mostrar que a economia do Brasil caminhava muito bem. Junto com as rodovias, várias oportunidades de emprego foram criadas nas novas frentes de trabalho, de forma que os candidatos praticamente precisavam apenas ter seus documentos, sem necessariamente a exigência de formação especializada para a maioria dos postos gerados pelo empreendimento. Como parte do planejamento da rodovia foram projetados postos de saúde para atender os trabalhadores e demais pessoas envolvidas, pois a malária era a doença mais comum durante a construção, bem como em outras grandes obras na Amazônia.

Mesmo com o passar dos anos podemos ver nos indicadores que as taxas de doenças e de mortalidades na Amazônia eram muito altas. Segundo Viana e outros, entre os anos de 1980 e 2010 as taxas de mortalidade infantil foram de 69,1 para 15,97 a cada mil crianças<sup>25</sup>, uma taxa ainda muito alta. Essas e outras doenças foram e são associadas as condições

---

<sup>24</sup> *Jornal do Comercio*, Manaus, p. 3. 13 de jun, 1972.

<sup>25</sup> VIANA, Rosana Lima; et. al. Saúde ambiental e desenvolvimento na Amazônia legal: indicadores socioeconômicos, ambientais e sanitários, desafios e perspectivas. *Saúde Soc.* São Paulo, v.25, n.1, p. 233-246. 2016.

adversas de saneamento.<sup>26</sup> Ainda na Perimetral Norte foram pensadas também algumas formas de assistência, como de alimentos e outras utilidades básicas. Muitas dessas unidades foram inauguradas somente depois do início das obras, o que colocava em risco a saúde dos trabalhadores.

Outro ponto importante era prioridade que o governo dava para outras rodovias como a BR-364, BR-319, BR-163 e principalmente a Transamazônica.<sup>27</sup> A Perimetral Norte foi planejada para começar sua construção após se encontrarem adiantadas as obras da Transamazônica, por isso contava com a vantagem de se basear nas experiências deste grande empreendimento. Diferentemente da Transamazônica, a Perimetral Norte foi iniciada após a realização de estudos e com planejamento de recursos, fazendo crescer o entusiasmo de que esta proposta de integração poderia levar ao surgimento de cidades no meio da floresta, como um novo espaço oferecendo perspectivas positivas para os migrantes do Nordeste do Brasil.

No dia 30 de outubro de 1972, Médici anunciou, no estado do Amazonas, a construção da rodovia Perimetral Norte. Após muito estudo e reuniões ficou definido que a rodovia teria uma extensão inicial de 3.300 km, um pouco diferente do pensamento inicial de 4.004 km. Assim, o presidente baixou um decreto-lei elevando para Cr\$ 2.800.000.000.00 o investimento no Programa de Integração Nacional, como noticiou em 31 de outubro de 1972 o *Jornal do Comércio*<sup>28</sup>. Nesta reportagem, é possível perceber que os discursos oficiais traziam expressões como "ordem revolucionária Brasileira" "Bem-estar da família Brasileira". Ainda no seu discurso de anúncio da rodovia, presente na reportagem do *Jornal do Comércio*, o presidente Médici fala sobre "vícios que poluíam nossa atmosfera política", como uma suposta corrupção dos governos passados e presentes na oposição, dizendo também que eles desrespeitavam os princípios da nação, decência e responsabilidade pública.

Se acreditava que com a construção da rodovia muitos lugares fossem sair do isolamento, e mais do que isso, adentrariam na lógica desenvolvimentista de progresso. De forma que a esperança na integração fez com que muitos políticos das cidades por onde passaria a rodovia e também da capital federal, em Brasília, se pronunciassem sobre essa política de integração, e sobre a rodovia Perimetral Norte. No início dos anos 1970, houve a

---

<sup>26</sup> Rede Interagencial de Informações para a Saúde, RIPSa. Biblioteca virtual em saúde: 2013. Disponível em: <http://www.ripsa.org.br/fichasIDB>. Acesso em: 15 jan. 2020.

<sup>27</sup> MARTINS DE SOUZA, César. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. *Revista Contemporânea - Dossiê 1964 -2014*. N° 5. Vol. 1. p. 1-19, 2014.

<sup>28</sup> *Jornal do Comercio*, Manaus, p. 7, 31 de out, 1972.

euforia desenvolvimentista de que o Brasil entraria em um período de muito crescimento econômico, o que levou ao apoio de diversos setores da sociedade à ideia de integrar a Amazônia internamente e ao restante do país, para facilitar a exploração de suas riquezas.

O deputado federal Amaral Neto, do partido oficial do regime, a ARENA, do estado da Guanabara, falava sobre a obra como a "conquista da Amazônia"<sup>29</sup> e "A última aventura do Homem na face da terra"<sup>30</sup>. Em sua análise expressa nesta reportagem, as rodovias tinham uma missão em comum, interligar pontos na região que se desenvolveriam com as rodovias pois, em sua concepção, as rodovias Belém-Brasília, Transamazônica e Perimetral Norte se entrecruzavam em alguns pontos para possibilitar a ocupação da Amazônia pelos migrantes e por grandes projetos de exploração de suas riquezas. Para ele, a Perimetral Norte era a terceira etapa de um projeto maior de integração, mas acreditava que deveriam ser enfrentadas muitas dificuldades para sua implementação, pois a estrada deveria "vencer" a floresta amazônica, as regiões montanhosas, sobre um terreno quase "totalmente virgem" da presença humana.

Uma das dificuldades analisadas por Amaral Neto era a ideia de que a Amazônia mais do que uma floresta era um local perigoso e também um "terreno virgem". O deputado em nenhum momento faz menção aos povos indígenas que estavam ali, que são ignorados para que a região possa ser vista como um *vazio*. Grandes empreendimentos, como a Perimetral Norte, ignoraram os povos indígenas, o que gerou diversos confrontos destes com os operários, devido às obras adentrarem suas terras.

Na visão do governo, as obras tinham que acontecer a todo custo, uma vez que construir uma rodovia naquele local simbolizava para além do crescimento econômico, o poder e conquista dos governos militares sobre a Amazônia, que propagandeavam aos brasileiros de outras regiões, a possibilidade de realização do sonho de possuir terra, riqueza e trabalho.<sup>31</sup> Para Martine<sup>32</sup>, a implantação de projetos de agricultura na região amazônica foi um grande incentivo para que programas como o Programa de Integração Nacional<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> *Jornal do Comércio*, Manaus, p. 5. 10 de jan, 1973.

<sup>30</sup> *Ibidem*. p. 5-6.

<sup>31</sup> FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

<sup>32</sup> MARTINE, George. *A evolução espacial da população brasileira*. Desigualdades regionais e desenvolvimento. Federalismo no Brasil. v.1 ed. Ruy Affonso e Barros Silva. São Paulo, FUND/UNESP, 1995.

<sup>33</sup> Dec. lei nº1106, de 1970. Art 1º É criado o Programa de Integração Nacional, com dotação de recursos no valor 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 regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM e promover sua mais rápida integração à economia nacional.

(PIN) estimulassem a migração. Muitos trabalhadores, conclamados a levar o “progresso” para a região acreditaram que ali estava sua grande chance de conquistar uma vida digna, onde pudessem ter um lugar rico e próspero, por isso estes projetos foram tão atrativos aos seus olhos, de modo que muitos partiram para a região em busca de participar da suposta e propagandeada conquista.

### **Colonizando o *vazio*? Integrar e povoar a região**

Em 17 de junho de 1971, na inauguração do trecho asfaltado da Belém-Brasília, entre Jaraguá e Ceres, Mário Andreazza afirmava que "de fato, a conquista da Amazônia, sua integração às diferentes regiões do país, sua colonização e a incorporação de seus potenciais à economia nacional é o grande desafio que o Brasil deve enfrentar e vencer nesta década de 70"<sup>34</sup>. Para que o objetivo do ministro acontecesse de uma forma em que toda a região se integrasse e não só a Belém-Brasília, Transamazônica ou Perimetral Norte, essas estradas tinham algo em comum: precisavam mais do que os desejos do governo, da vontade de migrar dos trabalhadores. Não se pode pensar em construir grandes rodovias sem pensar na mão-de-obra que vai construir a rodovia e também com os trabalhadores que seriam atraídos para viver e permanecer na região.

As pessoas que saíram de suas terras em busca de trabalho podem ser vistas como aquelas que acreditaram e sonharam que um dia levariam uma vida próspera. Esta sedução foi o que levou milhares de operários e diversas famílias a acreditarem que a Perimetral Norte seria também um avanço do Brasil Integrado na área setentrional brasileira. As cidades que já existiam e que tinham rota de passagem pela rodovia passaram a ser olhadas por migrantes com mais carinho, e não diferente a isso, os moradores que já moravam nessas cidades também tinham uma boa perspectiva acerca do movimento migratório que a rodovia traria.

Segundo Oliveira Neto, os interesses geopolíticos estão associados com a ideia de poder e de domínio do território, mas as buscas por entrelaçar políticas de integração

---

Parágrafo único. Os recursos do Programa de Integração Nacional serão creditados, como receita da União, em conta especial no Banco do Brasil S.A.

(...) Art 2º A primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

§ 1º Será reservada, para colonização e reforma agrária, faixa de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias para, com os recursos do Programa de Integração Nacional, se executar a ocupação da terra e adequada e produtiva exploração econômica (...). Brasília, 16 de junho de 1970.

<sup>34</sup> ANDREAZZA, Mário David. *Op. cit.* 1972

regional com programas de migração não eram novas.<sup>35</sup> Já em 1952, Everaldo Backheuser dialogava sobre a necessidade de vivificação das fronteiras brasileiras. Esta maneira de lidar com a colonização e de como era encarada a Amazônia, enquanto um *vazio demográfico* estava atrelado a ideia de terras improdutivas.<sup>36</sup> O problema não necessariamente estava em poucas pessoas em cidades ou povoados, mas em grandes quantidades de terras que não rendiam ao Governo Federal grandes quantidades de riquezas, na lógica desenvolvimentista, por isso vemos estratégias fundiárias sendo tomadas como solução para o país e para a região.

A colonização na Amazônia era vista como uma necessidade, segundo Mélio Palma de Arruda, diretor do Departamento de Projetos e Operações do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), em palestra feita na Associação dos diplomados da Escola Superior de Guerra, no ano de 1977; ainda segundo ele, "a ideia de colonizar a Amazônia nasceu de uma necessidade tornando-se um imperativo categórico"<sup>37</sup>. Vemos que esta análise do diretor Mélio Palma reflete a ideia de que conhecer a Amazônia significava além da integração, extrair coisas riquezas do lugar, de forma que a região é vista apenas enquanto um lugar a ser explorado e ocupado.

A floresta há muito tempo assustava os trabalhadores, tanto que trabalhar na FUNAI era visto como perigoso e uma completa aventura. Quando Mélio Palma usa a palavra necessidade ignora a diversidade de povos e suas próprias demandas, mas foca apenas nas populações e modos de vida urbanos e nas pautas que consideram o desenvolvimento como uma via de mão única. A estrada era muitas vezes composta por caminhos que não tinham de forma alguma uma segurança para quem ousasse trafegar por elas e posteriormente a falta de manutenção da infraestrutura é importante ponto para entendermos porque a incidência de acidentes em rodovias federais é tão grande até os dias atuais.<sup>38</sup>

Vemos o exemplo do deputado estadual no ano de 1977 no Amazonas, Cleuter Mendonça, filiado a ARENA, que criara um requerimento para ligar as cidades de Novo Airão e Manacapuru<sup>39</sup>, no Amazonas. Essas duas cidades ficam na região conhecida por Rio Negro, distantes cerca de 81km uma da outra. Cleuter Mendonça acreditava que a região do

---

<sup>35</sup> OLIVEIRA NETO, Thiago. A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-210 ou Grande Perimetral Norte. *Revista de Geopolítica*, v. 6, nº 1, Natal, p. 123-142, 2015.

<sup>36</sup> BACKHEUSER, Everaldo. *A Geopolítica Geral e do Brasil*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1952.

<sup>37</sup> *Diário de Notícias*, p. 11, Rio de Janeiro, 10 de ago, 1977.

<sup>38</sup> LOBATO, Cláudio Renê Valadares. *Análise dos Acidentes nas Rodovias Federais Concedidas no Brasil*. Dissertação, (Mestrado em Geotecnia e Transportes), Universidade Federal de Minas Gerais: Belo Horizonte, 2018.

<sup>39</sup> *Jornal do Comercio*, p. 5. Manaus. 17 de ago, 1977.

Rio Negro em grande parte continuava desabitada, com isso havia apenas poucas famílias que viviam de extrativismo, em comparação com São Gabriel da Cachoeira-AM, cidade por onde a Perimetral Norte passava. O deputado entendia que a rodovia já estava ajudando bastante a região, trazendo vários benefícios como a agricultura. Como se pode perceber o povoamento não é exatamente uma necessidade, mas construir formas de movimentar economicamente o lugar e fazer com que terras até então improdutivas pudessem fornecer mais do que dinheiro, mas também poder, pois esta era uma forma de implantar e conduzir um crescimento e um discurso de colonização.

Os órgãos de propaganda foram utilizados para atrair pessoas ao projeto de colonização e integração e além do governo foram acionados também os empresários para este processo. Por isso o supermercado Anauá, no ano de 1973 foi uma forma de levar pessoas principalmente de Rio Branco-AC. O supermercado era fluvial, ou seja, ele passava pelas mais diversas localidades tendo a locomoção desde o Rio Negro, no Amazonas até o Rio Branco-AC. A Cobal<sup>40</sup>, responsável pelo supermercado, cuidava da alimentação e abastecimento de produtos dos trabalhadores na Perimetral Norte, por isso também a cidade de Caracaraí teve um supermercado construído pela empresa.

O movimento de construção de redes de melhor abastecimento e de ligações não podem ser pensados apenas como algo aleatório, visto que os trabalhadores e as cidades, eram mantidos por esta infraestrutura. Para uma maior quantidade de pessoas numa área urbana é preciso levar também produtos e mantimentos, não para a simples sobrevivência, como também para os desejos do cotidiano. Como o já mencionado acima, Mélio Palma também no discurso, que pensava de acordo com uma certa visão de bem-estar da população, vinculada a ideia de consumo. Nesse sentido, ter produtos ter abastecimento e ter comércio eram fatores fundamentais para o projeto como um todo.

Os trabalhadores para os cargos ocupados por trabalhadores braçais eram geralmente anunciados por meio de propagandas. Os anúncios e oportunidades de emprego não traziam os perigos como doenças e os confrontos que podiam ter com algum povo indígena,<sup>41</sup> devido as obras muitas vezes invadirem territórios destes povos. Por mais que possamos achar que era difícil convencer alguém a se aventurar nas rodovias de integração na Amazônia naquele

---

<sup>40</sup> A Companhia Brasileira de Alimentos – COBAL foi criada pelo governo João Goulart em 1962. Fazia parte dos programas sociais de abastecimento com comercialização de gêneros alimentícios a preços populares, atendendo principalmente famílias de baixa renda. O programa permaneceu até meados da década de 80.

<sup>41</sup> ALBERT, Bruce. *O massacre dos Yanomami de Haximu*. Povos Indígenas no Brasil: 1991/1995. Carlos Alberto Ricardo, ed, São Paulo: Instituto Socioambiental, p. 203-207. 1996.

momento, devemos ter em mente que várias rodovias eram projetadas em todo Brasil, o que exigia mão de obra em diferentes lugares simultaneamente.

Mas, ao mesmo tempo que a Amazônia atraía famílias em busca de terra e trabalho, também amedrontava, devido à distância de seus lugares de origem e também pelas narrativas sobre doenças e acidentes que haviam vitimado trabalhadores em diversos momentos da História.<sup>42</sup>

Como podemos ver, a mão-de-obra na rodovia Perimetral Norte era escassa e difícil de ser obtida, inclusive pela concorrência com outras grandes obras, como a rodovia Transamazônica. O trabalho nas obras exigia dedicação total, morar com os outros trabalhadores, passar muito tempo isolado nos canteiros. O empreendimento, além de exigir muito dos operários exigia muitos recursos públicos, para viabilizar a implementação uma grande estrutura que vai desde máquinas, alimentação, locais para descanso entre outras, refeitórios, moradias. A Amazônia de um modo geral exigia ainda mais pela distância entre postos, fazendo com que alguns trechos fossem dados como isolados, como pedaços de terra que nenhum outro homem por ali passou.

No anúncio do *Jornal do Comércio* de 14 de maio de 1975, a construtora Camargo Corrêa divulga que necessitava de trabalhadores para os cargos de operador de motoniveladora e operador de PA carregadeira 966, pedindo que os interessados se apresentassem imediatamente no endereço indicado na cidade de Adrianópolis-PR. Alguns aspectos logo chamam a atenção, como a necessidade imediata. Quando colocamos desta maneira vemos como as obras eram grandiosas e os anúncios marcados por apelos às pessoas que gostariam de um emprego de forma rápida. A seleção dos interessados como mostra o anúncio era simples, bastava se apresentar no endereço indicado manifestando desejo de trabalhar. Não é difícil saber o porquê disso, a obra era grande e precisava de muitas pessoas, porém não era fácil encontrar mão-de-obra que aceitasse de bom grado se deslocar do interior do Paraná para trabalhar na floresta amazônica.

A necessidade de um emprego é mais forte do que um discurso, do que uma propaganda, ela é aquilo que faz muitas pessoas tomarem decisões de partir para os trabalhos de construção da Perimetral Norte. Na pesquisa foram encontrados outros anúncios de emprego, mas em nenhum deles se falava no que o jornal *O Mensageiro*<sup>43</sup>, chamava de massacre. Além de entender os “massacres” devemos ver que os conflitos eram

---

<sup>42</sup> MARTINS DE SOUZA, César. A região dos desejos e das aventuras: diálogos sobre grandes projetos de integração e desenvolvimento na Amazônia nos séculos XIX e XX. *Caderno do CEOM*, v. 31, n. 48, Chapecó – SC, p. 21-29, 2018.

<sup>43</sup> *O mensageiro*, p. 7, Belém, jan.-fev., 1989.

iminentes e por vezes ameaçaram a construção, e chegaram até mesmo a forçar a paralização das obras.

Quando o processo de colonização e de abertura de estradas se deparou com populações indígenas, os problemas de infraestrutura aumentaram-se ainda mais, não somente por uma questão de conflitos, mas também por uma questão burocrática, onde várias frentes como a comissão Pró-Índio e a Confederação Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) foram defender o direito dos povos indígenas à suas terras, como os Yanomami:

Os índios Yanomami ocupam uma área de floresta tropical, na região de fronteira com a Venezuela. No Brasil eles habitam áreas entre o território Federal de Roraima e o Estado do Amazonas, com uma população estimada em 8.400 índios, constitui-se em 14% da população de Roraima.

A Exploração do garimpo de cassiterita em terras indígenas Yanomami. A Perimetral Norte que cortou seu território ao sum, a penetração maciça de peões de desmatamento, trazendo doenças e conflitos, já causaram o desaparecimento de vinte aldeias e morte de mais de mil pessoas. A eminência da ocupação econômica da região e a conseqüente ameaça à sobrevivência dos índios Yanomami determinaram o surgimento de várias propostas de delimitação de seu território, visando a proteção dos direitos dos índios a posse e ocupação de uma área contínua. A FUNAI, em 1977 declarou de ocupação indígena 21 áreas contínuas.

(Coluna Roda Viva. assinada por Terezinha Corrêa em 4 de setembro de 1979<sup>44</sup>.)

A expansão da rodovia e o processo de exploração da região amazônica acabou trazendo graves conseqüências às populações indígenas e ribeirinhas. Este processo de colonização acabou fazendo também com que muitas mortes e doenças chegassem ao coração da Amazônia. Houve disputas e conflitos por terras e territórios, na década de 1970, não apenas com os Yanomami, durante os governos dos generais, mas também entre latifundiários, garimpeiros e outros povos indígenas e também populações ribeirinhas. O projeto de colonização causou sérios problemas para os povos indígenas, fazendo assim com que os olhos de várias entidades se assumissem sua defesa.

A colonização é mais do que deslocar pessoas e construir cidades e estradas, mas levar também, práticas culturais, linguagens e, por muitas vezes, os conflitos a partir de disputas por terras e territórios, devido às perdas e agressões que muitas vezes são impostas às populações locais.<sup>45</sup> O planejamento em si não seria capaz de superar uma condição inerente à construção de grandes empreendimentos que partem de premissas equivocadas as quais

---

<sup>44</sup> *O mensageiro*, p. 7, Belém, set., 1979.

<sup>45</sup> HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Tradução Tomaz Tadeu da Silva, Guacira Lopes Louro-11. Ed.-Rio de Janeiro: DP&A, 2006

ignoram populações que vivem a muitas gerações na região e que, mais do que um lugar de moradia, tem na Amazônia sua própria existência enquanto grupos e povos.

## **2. As cidades: o que se esperou em meio a Perimetral Norte.**

Os anos de intensa política de integração, foram de grandes mudanças que foram sentidas por todos os lugares. Podemos perceber por meio da urbanização que vai ganhando formas diferenciadas, que o crescimento econômico e populacional ocorria de modo desordenado, alterando definitivamente as paisagens. Sabemos que as paisagens se alteram de acordo com a ação humana, pois, segundo Le Goff, a praça central é um ponto importante da cidade urbana e que aponta para transformações profundas.<sup>46</sup> Para ele, a Cidade do México assim como grande parte das cidades influenciadas pela colonização espanhola tem esse ponto em comum, onde a praça central acumula também mais do que um ponto de encontro, um ponto de poder, que a ação humana voluntária cria. Na Amazônia, a ação humana fazia parte dos interesses da ditadura, para levar a frente um plano de colonização que era relacionado a criação de praças, postos de saúde, escolas, supermercados, residências, igrejas, pontos comerciais, de modo a estruturar um núcleo urbano mesmo que pequeno vai se formando e ampliando à beira da rodovia, redesenhando a paisagem e progressivamente requerendo novas construções e mais investimentos.

Outras formas de mudanças sentidas nas cidades ocorrem na educação. Não se pode pensar em colonizar, em atrair pessoas a certos lugares se não pensarmos em dois fatores fundamentais, a educação e a saúde. A Perimetral Norte é uma obra inacabada, quase fantasmagórica, pois mesmo com grandes recursos gastos nunca foi finalizada e ficou perdida no meio do caminho. O projeto recebeu maior atenção no início, mas depois caiu no esquecimento e no descaso, pois as pessoas que foram atraídas pelos discursos, se viram posteriormente abandonadas pelos órgãos oficiais no meio da floresta amazônica que não conheciam e temiam.

No ano de 1973, quando ainda se encontravam em fase inicial as obras da Perimetral Norte, uma das preocupações do governo era também quanto ao planejamento educacional de cidades que ali surgiriam. O próprio general-presidente Emílio Médici esperava que a partir das obras mesmo em julho de 1973, várias famílias já migraram para os locais onde ficariam essas futuras cidades, ou renovadas cidades. Uma interessante fala do governador do Amapá, José Lisboa Freire ao presidente Médici quando visitara a cidade de Porto Grande

---

<sup>46</sup> LE GOFF, Jacques. *Por Amor às Cidades*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

já demonstrava tamanha expectativa com o início das obras da Perimetral Norte em relação a migração. Para o governador, a rodovia seria “importante ponto de partida para a implantação de uma nova cidade no local dotada de vias de acesso no asfalto e para onde já estão afluindo e se fixando dezenas de famílias.”<sup>47</sup>

Na cidade de Caracaraí, em 1975 surgiram novas paisagens urbanas a partir das modificações resultantes da construção da Perimetral Norte. A cidade ressurgiu sob uma nova perspectiva que olhava para o seu passado como se não tivesse ocorrido, pois procurava alinhar-se agora com o plano nacional de colonização, como podemos ver em uma fotografia encontrada em reportagem do Jornal do Comércio, sob o título "Surge uma nova cidade"<sup>48</sup>. A “nova cidade” já existia antes da Perimetral-Norte, mas foi repensada para atender essa nova necessidade criada pelos programas e projetos desenvolvimentistas da ditadura que focavam na ocupação, progresso e integração ignorando o passado em uma lógica que ignora histórias e memórias das populações da região.

A imagem representa muitas mudanças<sup>49</sup>, baseadas nas expectativas que foram geradas pela construção da rodovia. Quando analisamos os discursos de antes do início das obras vemos a esperança de melhorias como algo advindo de fora da região amazônica, principalmente baseadas na ideia de que a integração fosse um sucesso não somente pela rodovia, mas por trazer um suposto progresso. A imagem representa ainda que antes da rodovia, a cidade era apenas uma espécie de rabisco ou esboço para o que supostamente viria depois, criando assim ainda mais expectativa.

Como tanta expectativa em meio as obras, podemos perceber nos jornais, que os discursos não só de agentes do governo, mas também entrevistas de várias pessoas que estavam envolvidas diretamente com o plano nacional de integração, seja por meio do planejamento ou por meio de beneficiados, como eram denominados pelo governo os moradores e migrantes, traziam uma expectativa positiva com o empreendimento:

Já se vê no solo, na terra outrora nação dos índios Paravianas. Uma nova cidade que surge. É a nova Caracaraí com suas futuras e amplas avenidas. Toda uma infra-estrutura montada e os seus distritos residencial, administrativo, comercial, portuário e industrial. A administração do coronel Fernando Ramos considera esse empreendimento a sua grande obra. Os trabalhos de construção da nova cidade estão iniciados em prosseguimento na primeira etapa de implantação de arruamento e serviços de águas pluviais e de esgotos. Caracaraí será o ponto de ligação entre Manaus e Boa Vista, como é pelo rio, também através da BR-174. Dentro em breve e receberá

---

<sup>47</sup> *Jornal do Comércio*, p. 6 Manaus 29 de jul, 1973.

<sup>48</sup> *Jornal do Comercio*, p. 17, Manaus 04 de mai. 1975.

<sup>49</sup> *Idem*.

igualmente o fluxo de movimentação da Perimetral Norte, que desemboca a apenas cinco minutos do seu centro naquela mesma rodovia.  
Especial ocupação desenvolvimento e integração  
(Jornal do Comércio, 4 de maio de 1975)

A cidade de Caracará é um importante ponto de ligação não só da Perimetral Norte mas como a BR-174 que liga Manaus à Boa Vista, esse ponto estratégico faz como que a cidade ganhe mais do que o fluxo como também seja foco para ações de urbanização e planejamento em torno da rodovia.

Com o novo eixo de interconexão rodoviária, o governo pretendia estabelecer a integração multimodal, através da interligação de estradas, com os portos, nas cabeceiras dos grandes rios amazônicos, visando facilitar e aumentar o fluxo de mercadorias. Ao mesmo tempo, os portos e possivelmente ferrovias seriam utilizados para possibilitar a exploração de minério na região, pois havia muitas expectativas em encontrar vastas jazidas minerais, ainda mais por conta de garimpos já abertos em Roraima. Vale aqui lembrar que estes garimpos foram abertos dentro dos territórios Yanomami,<sup>50</sup> provocando grandes impactos socioambientais e também conflitos destes com os garimpeiros.

Em 1977, eram crescentes os debates sobre a preservação da natureza frente a exploração sustentável do meio ambiente, mas em contrapartida, as políticas de incentivo à migração e ao surgimento de novas cidades, traziam grandes impactos.<sup>51</sup> O presidente do Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Lourenço Vieira, defendeu no Congresso Brasileiro de Ciência do Solo, realizado em São Luís-MA, em 1977<sup>52</sup>, que fossem aproveitadas ao máximo as potencialidades regionais do solo de cada região, mas que em equilíbrio ao bem-estar e desenvolvimento nacional. Podemos interpretar como um discurso de conciliação, como uma forma de explorar, mas sem declarar guerra aos críticos deste modelo de desenvolvimento que resulta em grandes impactos socioambientais.

O levantamento dos solos das áreas, principalmente em torno da Perimetral Norte incentivaram o governo no projeto de criação de um grande território para a agropecuária, pois os estudos indicavam que o solo podia ser aproveitado neste sentido. A Ditadura Militar

---

<sup>50</sup> YANOMAMI Davi Kopenawa. *Ouro em Roraima: a extinção dos Yanomami*. Prod.: Wolfgang Brog. 1995, 42 min, Vídeo cor, PAL-M.

<sup>51</sup> BARNI, Paulo Eduardo; et. al. Desmatamento no sul do estado de Roraima: padrões distribuição em função de projetos de Assentamento do Incra e da distância das principais rodovias (BR174 e BR-210). *Acta Amazônica*. Vol. 42. p. 195-204. 2012.

<sup>52</sup> *Jornal do Comércio*, p. 14, Manaus, 10 de set, 1977.

pretendia aproveitar cada pedaço do que chamamos de Amazônia Legal<sup>53</sup>, para que o chamado desenvolvimento econômico fosse feito, a despeito das consequências que traria a fauna, flora e às populações da região.

O que vemos nas cidades que foram de certa forma afetadas pela Perimetral Norte é um “malabarismo” para que a extração de minérios, a colonização, a integração e outras políticas servissem como formas de gerar lucros imediatos, porém esta política teve um custo bem alto, não só para os cofres públicos, como também pelos impactos socioambientais. As políticas desenvolvimentistas da ditadura implementadas da Amazônia afetaram biomas, cidades, populações indígenas, ribeirinhos e até hoje traz as consequências de um desenvolvimento pensado a partir de um único ângulo que é a expansão do grande capital e geração de mão de obra para viabilizá-lo no interior da maior floresta tropical do mundo.

### **Considerações finais**

Décadas depois do início das obras nunca concluídas da rodovia Perimetral Norte, ocorreram profundas transformações nas paisagens da região, perceptíveis no crescimento urbano, surgimento de vilas e cidades, mas também grandes impactos sobre populações tradicionais, bem como sobre a fauna e a flora da região.

A não acabada rodovia Perimetral Norte, que pretendia cortar o extremo norte do Brasil não ganhou fôlego para então ter sua obra completa. Entre os inúmeros motivos estavam os altos custos para planejamento e desenvolvimento, o confronto com povos indígenas devido ao fato de a rodovia invadir suas terras e o processo que encerrava um período de crescimento econômico elevado que ocorreu no Brasil, no início da década de 1970. Estes fatores podem explicar o abandono do projeto que acabou perdido no meio da selva<sup>54</sup>.

Diante destes fatores e da crescente pressão de diversos setores da sociedade e, sobretudo, dentro do governo, o Ministro dos Transportes Dirceu Nogueira ordenou a paralização das obras, em 1977:

---

<sup>53</sup> A Amazônia Legal é composta por nove estados: Acre, Amapá, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins e uma parte do estado do Maranhão.

<sup>54</sup> Sobre o tema, a revista *Veja*, citada por Oliveira Neto noticiou que “[...] depois de investir 17 bilhões de cruzeiros, a preços de 1982, em 928 dos 4215 quilômetros previstos, o governo resolveu paralisar as obras –declarou o então ministro dos Transportes Dirceu Nogueira.” (VEJA, p. 92, São Paulo, 18 jul, 1982, Ed. 728,) in: OLIVEIRA NETO, *op. cit.* 2015. p. 123-142.

Porém, só agora – numa distante cidade da Amazônia e por meio de fonte oficiosa – o governo revela seu desejo de parar totalmente a construção da estrada. Essa ansiada definição, se realmente existe, só ocorre quando a estrada já deveria estar concluída (segundo o cronograma original), metade da abertura do seu leito foi realizada e seu custo aumentou em 80 a 90 por cento (cada quilômetro não deve estar por menos de 700 mil cruzeiros). Um dos assessores de Dirceu Nogueira (Ministro dos Transportes do governo Geisel) confirmou a paralisação em Boa Vista. Essa é a primeira vez que fonte oficial confirma o abandono dos trabalhos na Perimetral Norte [...]. Há um ano, ficava patente que o prazo estabelecido para a conclusão da Perimetral Norte não seria cumprido. E mais, nos 976 quilômetros já abertos, o governo havia gasto 900 milhões de cruzeiros, mais que o custo total inicialmente calculado. Mesmo assim, aos poucos, os trabalhos foram sendo abandonados, relegados a segundo plano, embora, oficialmente, o governo se recusasse a admitir o desinteresse pela obra." (ESTADO DE SÃO PAULO, 27/01/1977, p. 19).

Mas não podemos ver resultados sem entendermos que em meio a isso muitos processos aconteceram, muitas mortes, muitos confrontos, e nos discursos vimos muitas expectativas positivas e negativas frente ao empreendimento. Nesses discursos, podemos notar sempre algo em comum, a necessidade de conquista, como se a floresta amazônica fosse um inimigo a ser derrotado e domado para que seu território pudesse ser explorado por outras regiões do país.

As rodovias foram investimentos principalmente voltados a garantir a infraestrutura para viabilizar a exploração de recursos naturais da Amazônia, sejam eles minerais ou na utilização do solo para a agropecuária, baseados em discursos que prometiam colonizar e integrar.<sup>55</sup>

Não podemos esquecer que assim como a Transamazônica, que representava aos trabalhadores além de um projeto de colonização, sonhos e junto com esses sonhos vieram também frustrações,<sup>56</sup> a Perimetral Norte também seguiu a mesma lógica. Mesmo com a rodovia nunca concluída, muitos migrantes permaneceram às margens dos trechos existentes, e ali seus filhos e netos cresceram e se multiplicaram, por isso hoje a cidade de Caracaraí, por exemplo que, segundo o último censo, conta com uma população estimada em 21.926 pessoas para o ano de 2019, está longe de ser um modelo de desenvolvimento, porém faz parte da história da Perimetral Norte, assim como a rodovia faz parte de sua história.

Sobre os projetos de colonização, pautados na ideia de ocupar e integrar a Amazônia, o ministro Mário Andreazza, em Rio Branco-AC, no dia 8 de outubro de 1971, afirma que:

---

<sup>55</sup> MAHAR, D. J. *Desenvolvimento econômico da Amazônia: uma análise das políticas governamentais*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978.

<sup>56</sup> MARTINS DE SOUZA; Cesar, BRAGA, Magno Michell Marçal. *Op. cit.* 2019, p. 172-191.

(...) soma-se hoje o empenho, a determinação de ânimo, a atitude viril, o entusiasmo catalisador de potencialidades e multiplicador de energias, de todo o povo brasileiro, para oferecer sejam os recursos humanos e financeiros, seja o instrumental tecnológico indispensável a concretização gradual dessa epopéia, constituída pela efetiva integração da Amazônia ao patrimônio econômico social e cultural da Nação<sup>57</sup>

Na lógica do ministro dos transportes a integração da Amazônia era necessária para garantir terras e novas possibilidades de vida para os migrantes, a partir dos esforços dos trabalhadores e da ditadura, que estariam, de acordo com a lógica do governo militar, cumprindo um papel patriótico nas políticas de ocupação e exploração da Amazônia, a despeito dos grandes impactos socioambientais que estes empreendimentos trouxeram, em contrapartida, para a região.

Recebido em 06 de maio de 2020  
Aceito em 20 de janeiro de 2021

---

<sup>57</sup> ANDREAZZA, Mário David. *Op. cit.* 1972.