

## **RODOVIAS NA AMAZÔNIA: O PROJETO DE ENTRECORTAR O TERRITÓRIO ATRAVÉS DA PERIMETRAL NORTE BR-210**

*Thiago Oliveira Neto<sup>5</sup>  
Ricardo José Batista Nogueira<sup>6</sup>*

### **RESUMO**

Este artigo aborda o contexto geopolítico acerca do projeto rodoviário de entrecortar a faixa de fronteira setentrional por meio de uma rede física estruturada pelo Estado Nacional, com objetivo de realizar uma integração territorial. Neste sentido, este estudo reforça seu valor haja vista a necessidade de fazer um resgate histórico referente ao projeto de integração da Amazônia por intermédio das redes físicas, com destaque para a rodovia Perimetral Norte que circundaria uma parcela significativa das fronteiras situadas no setentrião do Brasil.

Palavras chaves: projeto, integração, rodovias.

### **RESUMEN**

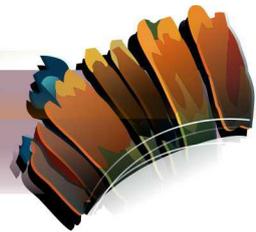
This article discusses the geopolitical context hits the road project between cut the range of the northern border through a physical network structured by the National State, in order to perform a territorial integration. In this sense, given the need for a historical survey regarding the Amazon integration project through the physical networks, highlighted the Perimetral Norte highway that would go around a significant portion of the borders located in norther Brazil.

Keywords: design, integration, highways.

---

5 Aluno do curso de Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM

6 Professor do curso de Geografia da Universidade Federal do Amazonas – UFAM



## INTRODUÇÃO

**D**urante o século XX, o Brasil estruturou planos de integração territorial, destacando aqueles voltados para a construção de rodovias no interior do território. Este propósito foi sendo materializado no decorrer do regime militar, durante a década de 70, quando se iniciaram as obras da rodovia Perimetral Norte e demais rodovias situadas na Amazônia. Neste sentido, foram implantadas ligações e nós rodoviários partindo de várias regiões do país, almejando possibilitar o fluxo de mercadorias, tropas militares e de pessoas, além de favorecer demais projetos encabeçados pelo Estado.

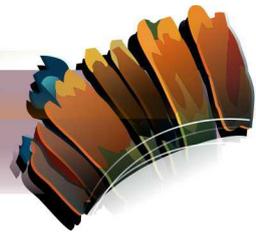
Neste enredo, buscou-se indagar os motivos que acarretaram o Estado Nacional entrecortar a fronteira norte do país através da rodovia BR-210, abarcando um breve debate sobre o discurso de integrantes do governo e militares, que almejaram realizar um dos maiores projetos viários da Amazônia, a rodovia Perimetral Norte e seus demais nós.

Na sequência, serão discutidos alguns empecilhos acarretados pela construção parcial da rodovia Perimetral Norte BR-210 no Estado de Roraima, que teve maior trecho construído durante período de 1973-1976.

Por final, destacam-se os diferentes contratempos que acarretaram a suspensão do projeto rodoviário de entrecortar toda a fronteira norte do Brasil por intermédio das redes físicas, as rodovias propriamente ditas.

### A RODOVIA PERIMETRAL NORTE: GEOPOLÍTICA, CONSTRUÇÃO, EMPECILHOS E ABANDONO.

**N**o decorrer da formação histórica e territorial do Brasil até a metade do século XX, ocorreu um processo de povoamento e exploração das riquezas minerais e vegetais de uma parcela do território, porém outra parcela encontrava-se acessível apenas pelos rios, características distintas das áreas já ocupadas. Parte desta segunda parcela, a Amazônia brasileira, passou a ser vista no contexto histórico recente como possuidora de uma especial riqueza mineral e de uma outra característica fronteiriça: de recursos é política.



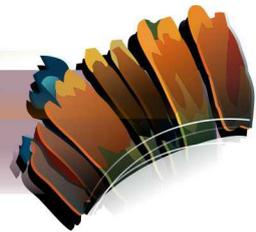
Diante dessa visão, o Estado Nacional buscou estruturar uma integração territorial da Amazônia ao Brasil, sendo estabelecidos projetos referentes à construção de uma ampla rede física, capaz de propiciar diversos fluxos pelo território, tanto de pessoas quanto de mercadorias pelas cidades, além de promovendo o intercâmbio fronteiriço.

Durante o regime militar, foi colocada, pela primeira vez, a questão referente à integração nacional, tornando-se esta o objetivo principal do Estado no decorrer de sua política territorial. Assim, foram definidas ações a partir de uma estratégia de integração física, dirigindo esforços em especial sobre políticas voltadas para a ocupação econômica da Amazônia, articulando-a com as demais regiões do país, almejando construir um mercado nacional consolidado. Resumindo, a ideia era promover dois principais propósitos: o desenvolvimento econômico e a segurança nacional.

A integração física estabelecida por meio das estradas e rodovias, de forma geral, constitui um sistema nervoso do Estado e, no caso brasileiro, a relevância não se dá apenas pela facilidade em circular de uma cidade para outra; o seu objetivo real tem origem na iniciativa governamental de fazer uma rede rodoviária, perpassando a totalidade do território, inclusive as regiões fronteiriças, consideradas pela Constituição brasileira como Zonas de Segurança Nacional, e parte delas encontrava-se inacessíveis via terrestre. Uma das características dessa iniciativa era facilitar e promover a ocupação do espaço e unir o território, integrando o país, além de garantir a sua própria soberania e segurança, estabelecendo o fortalecimento do poder estatal, e, por conseguinte, promover o escoamento de riquezas produzidas internamente e direcionadas para os centros consumidores e porto fluviais e marítimos.

A construção de rodovias para um Estado Nacional constitui-se em um dos principais meios de promover comunicação e circulação dentro do território, e, nessa perspectiva, interpreta-se que o país que possui uma rede de circulação capaz de promover os fluxos de pessoas, mercadorias e o deslocamento de tropas pelo âmbito do território, conseguem estabelecer o domínio sobre si (MAULL, 1960; MIYAMOTO, 1995).

Neste sentido, o general Meira Mattos chama atenção ao que foi considerado um dos maiores problemas do Brasil, qual seja, o de ser “um país grande e vazio”; destacando que uma das ferramentas consideradas como capazes de solucionar alguns empecilhos eram as novas rodovias, que, na ótica do Estado, possibilitariam vivificar as fronteiras “extensas e despovoadas” e solucionar a precariedade da articulação terrestre com os países fronteiriços (MATTOS, 1977, 1984).



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, encontrando um fundamento calcado por Camille Vallaux, em 1914, que destaca que as fronteiras podiam ser definidas a partir, basicamente, da densidade de povoamento e das relações de intercâmbio (NOGUEIRA, 2007).

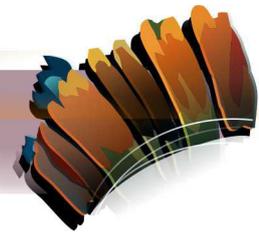
Retornando a discussão do general Meira Mattos, observa-se que ele considera ainda como precário o sistema de circulação material e imaterial dentro do Brasil, em especial na Amazônia, pois uma parcela dos rios, além de ter uma variação de volume d’água durante o ano, possui cachoeiras, formando obstáculos para passagem de embarcações, sendo interpretados como inviáveis “para dar a estrutura básica a um projeto de transportes” (1984, p. 83) especialmente na fronteira política.

Outro aspecto que fez parte do discurso do governo militar para justificar as obras viárias, principalmente na Amazônia e no âmbito do território, é exposto pelo ex-ministro dos transportes Mario Andreazza da seguinte maneira:

O planejamento da infraestrutura dos transportes no Brasil requer soluções próprias e singulares, á vista de extensão territorial do País, de sua distribuição demográfica, com a população concentrada, em sua quase totalidade, numa faixa de cerca de 300 quilômetros ao longo do litoral (...) (ANDREAZZA, 1973, p. 8).

A construção de uma malha rodoviária no Brasil sempre esteve, assim como está diretamente associada à “mudança da capital brasileira para o Planalto Central [que por ventura] trouxe, no seu bojo, uma série de projetos auxiliares. Um deles era a ligação rodoviária da nova capital com todas as grandes regiões do país” (VALVERDE, 1989, p. 93), incluindo as capitais dos Estados da Federação e as capitais dos países limítrofes. Dessa forma, Brasília passaria a ser nó de uma rede, de onde partiriam rodovias para vários pontos do país.

A opção pelo modal rodoviário se justifica pelo investimento gradual, desde as obras de desmatamento, terraplanagem, pavimentação até sinalização. Desta forma, naquela situação construir uma rodovia significava apenas deixá-la trafegável sobre uma camada de solo terraplanado, para posteriormente, num dado momento, ela ser pavimentada e receber sinalizações e demais obras de arte, como pontes de concreto substituindo as pontes de madeira e as travessias em balsa.



Um dos projetos viários executados foi o complexo de rodovias do projeto Perimetral Norte, que se estruturou em algumas prerrogativas, dentre elas: destinava-se a vivificar toda a faixa de fronteira<sup>7</sup> norte do Brasil e de demais países fronteiriços; promover uma ligação lateral entre os países limítrofes, oferecendo-lhes uma saída para o mar, em Macapá e Belém, ou através do porto fluvial de Manaus (MEIRA MATTOS, 1984); promover ocupação e colonização ao longo do eixo das rodovias (RESENDE, 1973); facilitar acesso terrestre às fronteiras setentrionais; interligar a capital dos Estados à fronteira política, propiciando a ligação do sistema viário brasileiro com as redes rodoviárias dos países limítrofes, desempenhando papel relevante na formação do sistema viário multinacional para integração da América do Sul (REBELO, 1973).

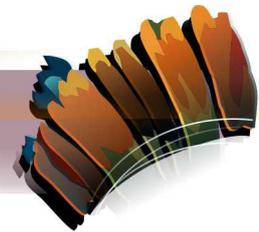
A base do projeto rodoviário, executado parcialmente durante o regime militar, foi o Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-Lei No 1106, de 16 de junho de 1970, cuja a finalidade principal era de promover e financiar um conjunto de obras de infraestrutura na região norte, almejando sua integração territorial e à economia nacional.

O Estado disponibilizou, no período de 1967-1973, recursos provenientes de diversos meios, desde o recolhimento de impostos, ao financiamento internacional, destinados à implantação e consolidação do modal rodoviário em diversas regiões do país. Nesse aspecto, destaca-se a consideração de Pereira:

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 (1974, p. 163).

A partir desse esquema de obtenção de recursos financeiros, foram iniciadas as obras do projeto Grande Perimetral Norte em 29 de julho de 1973, na localidade de Porto Grande (AP), constituída por duas rodovias distintas: a primeira delas tem o traçado que parte da cidade de Macapá e termina no município de São Gabriel da Cachoeira, na fronteira com a Colômbia. Este percurso perpassaria os estados do Amapá, Pará, Roraima e Amazonas, num traçado de mais de dois mil quilômetros, de-

<sup>7</sup> Faixa interna de 150 quilômetros de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional.

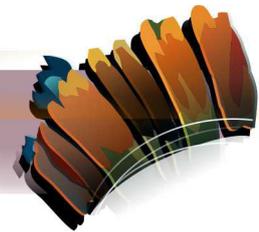


nominada de BR-210, que visava perpassar a faixa de fronteira norte e possibilitar acesso aos países limítrofes, por meio de outras rodovias interconectadas, tais como o prolongamento da BR-163, entre as cidades de Santarém e a Base Área de Tiriós (PA), alcançando a fronteira com o Suriname e, quiçá, a cidade de Paramaribo, enquanto as demais rodovias propiciariam acesso aos países limítrofes, da seguinte forma: BR-174 (fronteira com a Venezuela), BR-080 (fronteira com a Colômbia), BR-401 (fronteira com a Guiana), BR-156 (fronteira com a Guiana Francesa) e BR-307 (fronteira com a Colômbia e Peru). Esta última rodovia, seria a segunda do projeto de integração rodovia da fronteira, sendo o prolongamento da rodovia BR-210 no noroeste, situada no Estado do Amazonas, ligaria as cidades amazonenses de Cucuí, São Gabriel da Cachoeira, Tabatinga, Atalaia do Norte, Cruzeiro do Sul (AC) e Coronel Tau-maturgo (AC), numa extensão de mais de mil quilômetros, o que possibilitaria acesso viário com a Colômbia e Peru por meio das rodovias: BR-364, BR-411 (Palmeiras do Javari) e BR-413 (Estirão do Equador). Os dois projetos rodoviários que faziam parte da Perimetral Norte perpassariam uma área superior há 1.300.000 km<sup>2</sup> (PINTO, 1973), e “uma densidade demográfica de menos de 1 habitante por 3 km<sup>2</sup>” (ANDREAZZA, 1973, p. 22).

Uma das finalidades das rodovias é promover os fluxos, acesso entre cidades e cercar o território. Neste último aspecto, a Perimetral Norte, entendida como um conjunto de rodovias que perpassaria a faixa de fronteira norte brasileira, tinha como “inspiração geopolítica, ser um arco de proteção para o Norte do Brasil, que permitirá também a intensificação do comércio interamericano” (PINTO, 1973, p. 13).

Cercar o território foi uma das tentativas do Estado Nacional para enfrentar as políticas dos países limítrofes, que estavam construindo outra rodovia denominada de *Carretera Marginal de La Selva*, artéria longitudinal que se estenderia pela face do Pacífico na América do Sul, interligando Bolívia e a Colômbia, “significando a possibilidade de vir a capturar a Amazônia continental para a órbita do Caribe e do Pacífico, reduzindo a influência” (BECKER, 2001, p. 137) brasileira na Amazônia. Na busca de evitar essa possibilidade, o governo militar estruturou uma rodovia que seria a resposta brasileira à *Carretera Marginal de La Selva*, a Perimetral Norte ou Luso-brasileira (ANDREAZZA; ANDREAZZA, 2009; BENCHIMOL, 1977).

Uma forma do Estado brasileiro demonstrar que estava presente nas áreas distantes dos centros de decisão política e econômica, seria por meio da construção de objetos geográficos, sejam eles: pontes, an-



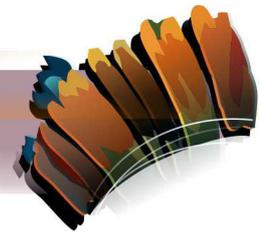
tenas de comunicação ou rodovias. Neste último aspecto, a Perimetral “serviria como forte indicador da presença brasileira, atraindo para seu leito um contingente colonizador capaz de assegurar a soberania brasileira” (PINTO, 1973, p. 15) e afirmar a presença do Estado na sua respectiva fronteira política.

Sendo considerada uma nova Transamazônica na faixa de fronteira (PINTO, 1973; REBELO, 1973; ANDREAZZA, 1973), o projeto da rodovia BR-210 e BR-307, previa apenas uma aplicação dos moldes de integração e povoamento já efetivados em outras rodovias executadas durante PIN. Assim como a rodovia Transamazônica, a Perimetral Norte teria projetos de colonização executado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA. As terras destinadas a esse propósito se estenderiam numa faixa de 100 quilômetros de cada lado das rodovias, apesar de perpassar numa porção do território considerado como Zona de Segurança Nacional, o Estado Nacional almejava aumentar a densidade demográfica na porção setentrional que incluía a totalidade da faixa de fronteira Norte do Brasil.

Lúcio Flávio Pinto (1973) já chamava atenção ao processo de povoamento induzido pelos projetos de colonização que se estruturavam nas novas rodovias, BR-210 e BR-307, pois alguns espaços considerados “vazios” eram reservas detentoras de uma significativa fragilidade e complexidade ecológica, além de serem povoadas por diversos povos indígenas.

Dentre os erros cometidos durante a execução das obras rodoviárias, se constituem em: ausência de informações sobre o percurso correspondente ao traçado das rodovias, pois os levantamentos do Radam-Brasil não haviam sido concluídos; as pressas de iniciar as obras rodoviárias ocasionaram contratemplos para as empresas licitadas na execução do projeto, que não tiveram tempo para transferir equipamentos e operários para os locais onde iniciariam as obras (PINTO, 1973); no traçado das rodovias BR-210 e BR-307 estavam terras habitadas por diversos povos indígenas e Parque Nacional do Tumucumaque, que foi extinto antes do início da construção para possibilitar as obras e os projetos governamentais de integração.

Para o geopolítico General Carlos de Meira de Mattos (1984), a vertebração do território buscava alcançar um processo de integração dos “espaços vazios”, tornando-se um dos lemas das políticas brasileiras na metade do século XX. Porém, o setentrião, considerado despovoado inicialmente, era e continua sendo povoado por vários povos indígenas, como foi noticiado no ano da construção da BR-210, que se estimava 27 mil índios no percurso da rodovia (A CRÍTICA, 02/07/73, p. 9).



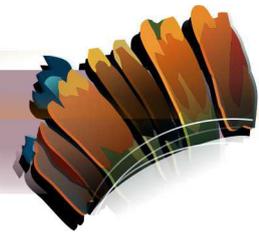
No final da década de 70, ocorreu uma forte pressão internacional para a criação da Terra Indígena dos Yanomamis em decorrência da diminuição da população indígena, ocasionado pelas doenças disseminadas em contatos com trabalhadores da empresa construtora Camargo Corrêa, no trecho Caracarái-rio Padauari, 402 km (Á CRÍTICA, 31/07/73, p. 7), e, principalmente, por garimpeiros e empresas interessadas na extração mineral, diante do que divulgou, nos meses de janeiro e fevereiro de 1975, o projeto RADAM sobre os resultados de pesquisas e levantamentos, apontando a presença de minérios radiativos, e o Ministério de Minas e Energia declarando, naquele momento, que a área estava aberta para pesquisa e exploração mineral (BIGIO, 2007).

O grupo Yanomami, que nos anos 70 era cerca de 20.000 índios, se encontrava em boa parte isolada, cujas aldeias situa-se na faixa de fronteira brasileira e uma parte no território venezuelano. No lado brasileiro, os Yanomamis estão distribuídos pelo norte do Estado do Amazonas, “às margens dos rios Cauabori, Marauaiá, Marari e Alto Demini – e parte ocidental do [estado] de Roraima – rios Parima, Auaris, Uaricaá, Urari-coera, Mucajaí e Catrimâni” (MORAES, *et al*, 1979, p. 30).

Durante o intervalo de 1973 e 1976 foram concluídos cerca de 222 quilômetros do trecho Caracarái-rio Demini, sendo a primeira entrada significativa na reserva Yanomami. Contudo, logo após a conclusão desse trecho, alguns obstáculos impediram o livre fluxo de pessoas em veículos ao longo da faixa construída, um deles foi à barreira construída pela Fundação Nacional do Índio -FUNAI no km 55, e outro foi a queda do aterro nas cabeceiras da ponte sobre o rio Ajarani, no km 105, impossibilitando a passagens de veículos até a missão Catrimani, situada no km 143, e, conseqüentemente, barrando acesso à divisa dos Estados de Roraima e Amazonas via terrestre. No decorrer da construção desse trecho rodoviário foram estabelecidos três postos de fiscalização da FUNAI, entre os quilômetros: 55, 143, nas margens do rio Catrimani e 211, no rio Demini (MORAES, *et al*, 1979, 1986).

Apesar de não ter sido um projeto rodoviário concluído, a parte conclusa resultou em alguns empecilhos descritos da seguinte forma:

Os índios Yanomami que habitavam ao longo do traçado da estrada [BR-210] foram contaminados e sofreram repetidas epidemias de gripe e sarampo, além de outras doenças, e muitas mulheres se prostituíram. Esse contato provocou no grupo uma grande desorganização, deixando-os sem condições de realizar suas atividades regulares (BIGIO, 2007, p. 193).



Esses empecilhos dentro da área indígena causaram forte repercussão na mídia nacional e internacional, culminando com a homologação da demarcação administrativa da Terra Indígena Yanomami em 25 de maio de 1992, pelo presidente Fernando Collor. A reserva possui terras contínuas em uma área de nove milhões de hectares (BIGIO, 2007), tendo sido criada com o propósito de manter uma dada porção do território como abrigo aos povos indígenas, apesar da forte especulação e a presença de garimpeiros na terra indígena após a data da homologação da terra.

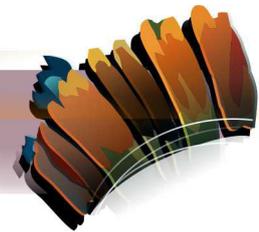
No ano de 1976, ocorreu uma diminuição no ritmo de trabalho nas frentes de obra da rodovia BR-210; alguns casos, as construtoras abandonaram os locais das obras. Esses problemas associado ao ritmo de trabalho nas obras contribuíram para impossibilitar a conclusão da rodovia, prevista para o ano de 1978 (RESENDE, 1973). Entretanto, sua construção foi suspensa pelo governo Geisel, por falta de recursos orçamentários provocados pela borrasca econômica, decorrente da crise mundial provocada pela alta do preço do petróleo (MEIRA MATTOS, 1984, 1980), resultando um dos maiores projetos viários da Amazônia, como foi noticiado pela mídia nacional:

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 [Perimetral Norte]. 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).

Após a suspensão e abandono total das obras de construção do conjunto de rodovias da Perimetral Norte, ocorreu a homologação da Terra Indígena Yanomami em 1992 e a restauração do Parque Nacional





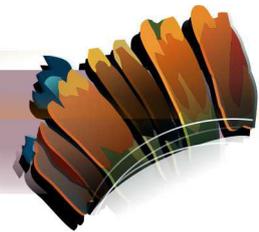
Ainda em Roraima, um trecho da rodovia BR-210 entre as cidades de Caracará, São Luiz, São Luiz da Baliza e Caroebe, perpassou por projetos de assentamento e colonização efetuados pelo governo federal entre 1978-79, propiciando a ocupação das margens da rodovia e abertura de novas vicinais e rodovias. A consolidação da rodovia neste trecho, permitiu ainda, o desenvolvendo de atividades voltadas para criação de rebanhos, plantações permanentes e temporárias, além de uma usina hidrelétrica no rio Jatapu.

## CONSIDERAÇÕES

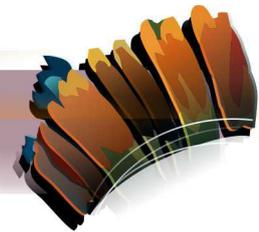
Um dos maiores projetos de integração territorial do Brasil, colocado em prática durante o regime militar, almejava cercar toda a fronteira setentrional, por meio da construção de inúmeras rodovias, interligando, desta forma, diversas partes do território consideradas isoladas e inacessíveis por via terrestre. Um projeto desta magnitude foi estruturado antes de um levantamento preciso sobre os ambientes que seriam entrecortados ou a presença de indígenas no percurso. Nesse sentido, apontam-se dois erros na execução do projeto: o primeiro deles acarretou aumento significativo no valor das obras; e o segundo gerou empecilhos a diversos povos indígenas, dentre eles os Yanomamis, situados entre os Estados de Roraima e Amazonas.

Entretanto, o gigantesco projeto rodoviário iniciado em julho de 1973, no Amapá, foi inteiramente paralisado e abandonado no ano de 1977, em decorrência da própria crise que o Estado vivenciava, acarretando diminuição dos investimentos em diversos seguimentos, tais como ampliação e manutenção da rede física, estruturada parcialmente no território. Mas assim, tornou-se capaz de propiciar a penetração de madeireiras, garimpeiros, caçadores e outros não-índios em áreas inteiramente habitadas pelos indígenas, ocasionando a propagação de doenças e mortes destes, provocando inquietações nacionais e internacionais, culminando com a homologação de inúmeras terras indígenas e criação várias unidades de conservação no antigo traçado das rodovias BR-210 e BR-307.

Enfim, dos 222 quilômetros construídos da rodovia BR-210, a oeste da cidade de Caracará (RR), atualmente restam menos de 20% do percurso original em condições de trafegabilidade. Desse modo, apesar de possuir um trecho abandonado em Roraima, a rodovia BR-210 possui outro percurso no mesmo Estado, no sentido a leste da cidade de Caracará, onde se desenvolve atividades voltadas para pecuária e agri-



cultura, além de promover o fluxo material e imaterial entre as cidades existentes e aquelas que surgiram com o advento da rodovia e da colonização. Por sua vez, a rodovia BR-210 propicia, atualmente o escoamento de uma parte da produção agrícola e rural dos municípios de São Luiz, São Luiz da Baliza e Caroebe para as cidades situadas em Roraima e no Amazonas, por meio da rodovia BR-174 que estabelece dois nós rodoviários, e propicia o fluxo da produção para os centros urbanos de Boa Vista e Manaus. Neste contexto, a desestruturação de uma parte da rodovia e a consolidação do outro trecho produzem diferenciações regionais que conduzem a outras regionalizações, seja pela preservação ou o estabelecimento de atividades agrícolas e energéticas.



## REFERÊNCIAS

ANDREAZZA, Maria Boeri.; ANDREAZZA, Mario Gualberto. (org.s). Mario Andreazza e a integração Brasileira. V. 1. Rio de Janeiro: Abm, 2009.

ANDREAZZA, Mário David. Sistema Viário da Amazônia. Rio de Janeiro: Gráfica DNER, 1973.

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

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

BENCHIMOL, Samuel. Amazônia: Um Pouco-Antes e Além-Depois. Manaus: Umberto Calderado, 1977.

BIGIO, Elias dos Santos. Programa (s) de índios (s) falas, contradições, ações interinstitucionais e representações sobre índios no Brasil e na Venezuela (1960-1992). 2007. 401p. (Tese de doutorado) - Programa de Pós-graduação em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

COSTA, Wanderley Messias da. Geografia Política e Geopolítica: Discurso sobre o território e o poder. 2. Ed. São Paulo: EDUSP, 2013.

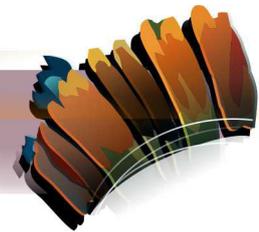
\_\_\_\_\_. O Estado e as Políticas Territórios no Brasil. 5. Ed. São Paulo: Contexto, 1996

MAULL, Otto. Geografia Política. Trad. Ismael Antich. Barcelona: Ediciones Omega Casa Nova, 1960.

MEIRA MATTOS, Carlos de. 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.



\_\_\_\_\_. Geopolítica e Trópicos. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

MIYAMOTO, Shiguenoli. A questão Ambiental e as Relações Internacionais. Inf. Legisl. Brasília, v. 28, n. 112, pp 107-132, 1991.

MORAES, Mário A. P.; SHELLEY, Antonio J.; CALHEIROS, Lélío B. Pesquisa sobre oncocerose na rodovia Perimetral Norte – BR-210 (Trecho Caracaráí- Rio Demini) Revista Brasileira de Malariologia e doenças tropicais. Brasília, v. XXXI, pp. 29-34, 1979.

MORAES, Mário A. P.; SHELLEY, Anthony J.; LUNA, Antonio Paulino A. O foco brasileiro de oncocerose: novas observações feitas nas áreas dos rios Mucajaí e Catrimani, território de Roraima. Mem. Inst. Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro, v. 81, n. 1. pp. 105-109, jan./mar. 1986.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Amazonas: a divisão da “monstruosidade geográfica”. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

PINTO, Lúcio Flávio Pinto. A Rodovia Perimetral Norte: uma nova Transamazônica. Geografia e Planejamento. São Paulo: Instituto de Geografia/USP, n. 10, p. 1-45, 1973.

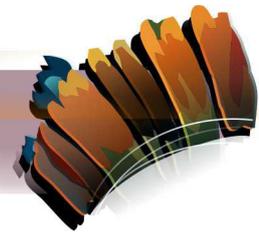
REBELO, Darino Castro. Transamazônica: Integração em marcha. Rio de Janeiro: CDP-MT, 1973.

RESENDE, Eliseu. As rodovias e o desenvolvimento do Brasil. Munique, VII Congresso mundial da federação rodoviária internacional, 1973.

SOUZA, João Mendonça de. A Manaus – Boa Vista. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1977.

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.

VALVERDE, Orlando. Grande Carajás: Planejamento da destruição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989.



## JORNAIS CITADOS

Desbravando o último rincão virgem da terra. A crítica, Manaus, 31/07/73, p. 7.

Há 27 mil índios ao longo da Perimetral Norte. A crítica, Manaus, 02/07/73, p. 9.

PINTO, Lúcio Flávio. Perimetral repete erros. Estado de São Paulo, São Paulo, 27/01/1977, p. 19.