

ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
ESCOLA MARECHAL CASTELLO BRANCO

Maj Eng **BRUNO TEIXEIRA LIMA**

**BR-174 e BR-364: a Engenharia Militar integrando a
Amazônia**



Rio de Janeiro

2022

BR-174 e BR-364: a Engenharia Militar integrando a Amazônia

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Defesa.

Orientador: Ten Cel Eng Eric Monios

Rio de Janeiro

2022

L732b Lima, Bruno Teixeira

BR-174 e BR-364: a Engenharia Militar integrando a Amazônia. / Bruno Teixeira Lima. —2022.

65 f. : il. ; 30 cm.

Orientação: Eric Monios.

Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares) — Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2022.

Bibliografia: f. 61-65

1. Amazônia. 2. BR-174. 3. BR-364. 4. Engenharia Militar. I. Título.

BR-174 e BR-364: a Engenharia Militar integrando a Amazônia

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Ciências Militares, com ênfase em Defesa.

Aprovado em 14 de outubro de 2022.

COMISSÃO AVALIADORA

Eric Monios – Ten Cel Eng – Presidente
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

André Rolim da Silva – Ten Cel Art – Membro
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

Renato Rocha Drubsky de Campos – Maj Art – Membro
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelas suas bênçãos e proteção durante toda minha existência.

À minha família, pelo constante apoio e suporte durante o prosseguimento da minha carreira, adaptando-se e vencendo os desafios encontrados em nosso caminho.

Ao senhor Ten Cel Eng Eric Monios, pela atenção e orientações recebidas durante a realização deste trabalho.

RESUMO

As características naturais da Amazônia sempre dificultaram a plena integração dessa vasta área com as demais regiões do país. A partir dos anos de 1950, a Engenharia Militar do Exército Brasileiro tem participado da construção de importantes rodovias na área, dentre elas a BR-174 e a BR-364, por meio das políticas públicas do Estado Brasileiro para o desenvolvimento da Amazônia. O presente trabalho acadêmico busca relacionar essas ações estatais com o desenvolvimento socioeconômico pós-construção. Além disso, liga-se com o fortalecimento da soberania brasileira na região. O objetivo geral desse estudo é analisar o papel desempenhado pela Engenharia Militar para a melhoria da integração, da segurança e do desenvolvimento da Amazônia, na segunda metade do século XX. Como metodologia, utiliza-se uma abordagem qualitativa e exploratória, baseando-se em levantamentos documentais e em pesquisa bibliográfica sobre a Amazônia e sobre a atuação da Engenharia Militar do Exército nessa região. Os resultados obtidos da pesquisa apontam para a relevância da BR-174, implantada pelo 6º BEC, e da BR-364, construída pelo 5º BEC e pelo 7º BEC, para os estados de Roraima e do Acre, respectivamente. Em ambas as áreas, houve melhoria dos indicadores socioeconômicos, a atenuação de seculares problemas logísticos, a dinamização das economias estaduais e a atração de migrantes de diversas partes do país. Por fim, demonstra-se que a Engenharia Militar do Exército Brasileiro prestou importante serviço ao país, integrando os extremos setentrional e ocidental da Amazônia com as demais regiões do Brasil.

Palavras-chave: Amazônia; BR-174; BR-364; Engenharia Militar.

ABSTRACT

The natural characteristics of the Amazon have always made it difficult to integrate this vast area with other regions of the country. Since the 1950s, the Military Engineering of the Brazilian Army has participated in the construction of important highways in the area, including the BR-174 and BR-364, through public policies of the Brazilian State for the development of the Amazon. The present academic paper seeks to relate these state actions with post-construction socio-economic development. In addition, it is linked to the strengthening of Brazilian sovereignty in the region. The general objective of this study is to analyze the role played by Military Engineering to improve the integration, security, and development of the Amazon, in the second half of the 20th century. As a methodology, a qualitative and exploratory approach is used, based on documental surveys and bibliographic research on the Amazon and the performance of the Army's Military Engineering in this region. The results obtained from the research point to the relevance of the BR-174, implemented by the 6th BEC, and the BR-364, built by the 5th BEC and the 7th BEC, for the states of Roraima and Acre, respectively. In both areas, there was an improvement in socioeconomic indicators, the alleviation of age-old logistical problems, the dynamism of state economies, and the attraction of migrants from different parts of the country. Finally, it is shown that the Military Engineering of the Brazilian Army provided an important service to the country, integrating the northern and western extremes of the Amazon with the other regions of Brazil.

Keywords: Amazon; BR-174; BR-364; Military Engineering.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	A manobra de Integração do Território Nacional	26
Mapa 2	Áreas interiores de intercâmbio	29
Mapa 3	Localização dos principais aldeamentos no Rio Branco (1778) segundo Ricardo Franco de Almeida Serra e Joaquim J. Ferreira	33
Mapa 4	Trecho da BR-174, destacando a reserva indígena Waimiri-Atroari	44
Mapa 5	Trecho abandonado da BR-174 e Vila Novo Paraíso	45

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Presidente João Goulart assinando a Lei 4.070	32
Figura 2	Início das obras da BR-174	42
Figura 3	Inauguração da BR-174	46
Figura 4	Monumento Marco do Equador	46
Figura 5	Organograma da 1ª Brigada de Infantaria de Selva	50
Figura 6	Localização dos igarapés Massipira, Jurupari e Macapá	53
Figura 7	Delimitação dos trechos da BR-364 implantados pelo 5º BEC e 7º BEC	54

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Exportação de borracha de 1822 a 1910	31
Tabela 2	Evolução da população de Roraima	47
Tabela 3	PIB a custo de fatores por unidade da federação (em US\$ milhões)	48
Tabela 4	Evolução da renda <i>per capita</i> de Roraima	49
Tabela 5	O 5º BEC na implantação da BR-364 (trecho de Porto Velho/RO até o Igarapé Juritipari/AC)	52
Tabela 6	Evolução populacional do estado do Acre	56
Tabela 7	PIB a custo de fatores por unidade da federação (em US\$ milhões)	57

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Queda no investimento rodoviário entre 1975-1984 no Brasil	38
-----------	--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

1ª Bda Inf SI	1º Brigada de Infantaria de Selva
1º BEC	1º Batalhão de Engenharia de Construção
1º BIS	1º Batalhão de Infantaria de Selva
1º B Log SI	1º Batalhão Logístico de Selva
1º Pel Com SI	1º Pelotão de Comunicações de Selva
2º Gpt E	2º Grupamento de Engenharia
5º BEC	5º Batalhão de Engenharia de Construção
6º BEC	6º Batalhão de Engenharia de Construção
7º BEC	7º Batalhão de Engenharia de Construção
7º BIS	7º Batalhão de Infantaria de Selva
8º BEC	8º Batalhão de Engenharia de Construção
9º BEC	9º Batalhão de Engenharia de Construção
10º GAC SI	10º Grupo de Artilharia de Campanha de Selva
12º Esqd C Mec	12º Esquadrão de Cavalaria Mecanizado
21ª Cia E Cnst	21ª Companhia de Engenharia de Construção
32º Pel PE	32º Pelotão de Polícia do Exército
61º BIS	61º Batalhão de Infantaria de Selva
AC	Acre
AM	Amazonas
BABV	Base Aérea de Boa Vista
BEC	Batalhão de Engenharia de Construção
BR	Rodovia Federal
Cia Cmdo/1º Bda Inf SI	Companhia de Comando da 1ª Brigada de Infantaria de Selva
CFAC/4º BIS	Comando de Fronteira Acre – 4º Batalhão de Infantaria de Selva
CMA	Comando Militar da Amazônia
DEF	Destacamento Especial de Fronteira
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
EB	Exército Brasileiro
ECEME	Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
ESAO	Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
FAB	Força Aérea Brasileira
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
Km	Quilômetro
MG	Minas Gerais
MP	Medida Provisória
MT	Mato Grosso
PA	Pará
PAD	Projetos de Assentamento Dirigido
PAR	Projetos de Assentamento Rápido
PB	Paraíba
PEF	Pelotão Especial de Fronteira
PIB	Produto Interno Bruto
PIN	Programa de Integração Nacional
POLAMAZONIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
POLONOROESTE	Programa de Desenvolvimento Regional do Noroeste
PROTERRA	Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria no Norte e Nordeste
RN	Rio Grande do Norte
RO	Rondônia
RR	Roraima
RS	Rio Grande do Sul
SC	Santa Catarina
SP	São Paulo
SPVEA	Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM	Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia
UFC	Universidade Federal do Ceará

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	O PROBLEMA	16
1.2	OBJETIVOS.....	16
1.3	HIPÓTESE	17
1.4	VARIÁVEIS	18
1.5	DELIMITAÇÃO DO ESTUDO.....	18
1.6	RELEVÂNCIA DO ESTUDO	19
2	METODOLOGIA	20
2.1	TIPO DE PESQUISA	20
2.2	COLETA DE DADOS	20
2.3	TRATAMENTO DOS DADOS	21
2.4	LIMITAÇÕES DO MÉTODO	21
3	REFERENCIAL TEÓRICO	23
3.1	O CONCEITO DE INTEGRAÇÃO.....	23
3.2	DOCTRINAS GEOPOLÍTICAS BRASILEIRAS SOBRE A AMAZÔNIA	24
4	A AMAZÔNIA E O ESTADO BRASILEIRO	30
4.1	FORMAÇÕES DO ACRE E DE RORAIMA	30
4.2	OS PLANOS DO ESTADO BRASILEIRO À AMAZÔNIA	35
4.3	A ENGENHARIA MILITAR NA AMAZÔNIA	39
5	BR-174	41
5.1	O 6º BEC E A IMPLANTAÇÃO DA BR-174	42
5.2	ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E MILITARES NO PÓS- IMPLANTAÇÃO.....	47
6	BR-364	51
6.1	O 5º BEC E O 7º BEC NA IMPLANTAÇÃO DA BR-364.....	51
6.2	ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E MILITARES NO PÓS- IMPLANTAÇÃO.....	55
7	CONCLUSÃO	59
	REFERÊNCIAS	61

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho amplia o entendimento sobre a participação da Engenharia Militar do Exército Brasileiro (EB) na construção de importantes rodovias na Amazônia, na segunda metade do século XX, em especial de trechos da BR-174 e da BR-364. Além disso, ele busca estabelecer relações entre a implantação de rodovias, as políticas públicas em prol do desenvolvimento da Amazônia, o desenvolvimento socioeconômico pós-construção das estradas e a garantia da soberania brasileira na região.

A Amazônia Legal corresponde a cerca de 59% do Brasil, ocupando superfície de aproximadamente 5.015.068 km². Ela é compreendida por áreas dos estados da região Norte (Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Acre e Amapá), região Nordeste (Maranhão) e região Centro-Oeste (Tocantins e Mato Grosso), conforme esclarecem Viana, Freitas e Giatti (2016).

O Estado Brasileiro, desde os anos de 1950, temendo em grande medida a cobiça internacional pelas riquezas amazônicas, preocupa-se em melhorar a ligação dessa vasta região com o restante do país. Para tanto, embasa-se em teorias geopolíticas brasileiras para justificar seus planos políticos de integração (NETO; NOGUEIRA, 2016). Porém, essa região ainda se encontra em estágios iniciais de desenvolvimento socioeconômico e de integração com restante do país, conforme relato dos autores Mello e Costa (2012).

A Engenharia Militar do Exército Brasileiro participa de obras em proveito do desenvolvimento nacional desde o início do século XX. Com destaque para a construção de rodovias, ferrovias e aeroportos, os quadros da Força Terrestre tanto se adestram para a guerra como, na paz, apoiam o país na construção importantes infraestruturas para a integração e o desenvolvimento do Brasil, em especial na Amazônia (DUTRA, 2017).

Seguindo essa linha de raciocínio, a partir dos anos de 1960, o Exército Brasileiro passou a criar diversos Batalhões de Engenharia de Construção (5º BEC, 6º BEC e 7º BEC, por exemplo) na Amazônia. A intenção de suas criações era que eles apoiassem a construção de importantes rodovias da região, como assim o fizeram (JOÃO, 2002).

A construção da BR-364, em seus trechos que cruzam os estados de Rondônia e Acre, na segunda metade do século XX, foi importante para a melhoria da integração desses estados com o restante do país. A atuação de batalhões de engenharia de

construção em atividades subsidiárias, como no caso o 5º BEC (Porto Velho/RO) e o 7º BEC (Rio Branco/AC), possibilitou o incremento no desenvolvimento socioeconômico dos municípios cruzados pela via, proporcionando condições para a melhoria do desenvolvimento da parte ocidental da Amazônia.

Já o estabelecimento da BR-174, em seus trechos que cruzam os estados de Amazonas e Roraima, a partir dos anos de 1960, foi essencial para o aperfeiçoamento da integração de Roraima com o restante do país. A atuação do 6º Batalhão de Engenharia de Construção (Boa Vista/RR) possibilitou a conexão de Manaus com Boa Vista, que antes só se dava nos modais aéreo e fluvial. No plano internacional, proporcionou a ligação rodoviária do Brasil com a Venezuela, sendo importante para o atual estágio de desenvolvimento da parte noroeste da Amazônia.

1.1 O PROBLEMA

Segundo Marconi e Lakatos (2017, p. 190), o problema para a pesquisa científica “é uma dificuldade, teórica ou prática, no conhecimento de alguma coisa de real importância, para a qual se deve encontrar uma solução”. Assim, verifica-se que a correta identificação do problema facilita a sua própria solução.

A partir da temática exposta na introdução, o presente trabalho será desenvolvido para responder o seguinte questionamento:

- Como a Engenharia Militar do EB colaborou para a melhoria da integração, segurança e desenvolvimento da Amazônia, na segunda metade do século XX?

1.2 OBJETIVOS

O objetivo geral é “uma visão global e abrangente do tema. Relaciona-se com o conteúdo intrínseco, quer dos fenômenos e eventos, quer das ideias estudadas”. Já os objetivos específicos “têm função intermediária e instrumental, permitindo, de um lado, atingir o objetivo geral e, de outro, aplicá-lo a situações particulares” (MARCONI; LAKATOS, 2017, p. 254).

Constata-se, portanto, que os objetivos para a pesquisa são o rumo a ser seguido para encontrar a solução do problema. Dessa forma, o presente trabalho é norteado por objetivos geral e específicos que orientaram a resolução do problema proposto, conforme abaixo:

a. Geral:

1) Analisar o papel desempenhado pela Engenharia Militar para a melhoria da integração, segurança e desenvolvimento da Amazônia, na segunda metade do século XX.

b. Específicos:

1) Compreender como a Engenharia Militar participou das políticas do Estado Brasileiro em prol da Amazônia;

2) Esclarecer a importância das ações do 5º BEC e do 7º BEC na implantação de trechos da BR-364, colaborando para o incremento da integração rodoviária do estado do Acre com outras regiões do território nacional, o que trouxe reflexos para o seu desenvolvimento socioeconômico e para a segurança nacional;

3) Elucidar a importância das ações do 6º BEC na implantação da BR-174, colaborando com a melhoria da integração rodoviária do estado de Roraima com as demais regiões do Brasil, o que trouxe reflexos para o seu desenvolvimento socioeconômico e para a segurança nacional. .

1.3 HIPÓTESE

Tendo por base o livro “Fundamentos de metodologia científica”, de Marconi e Lakatos (2017, p. 147):

Podemos considerar a hipótese como um enunciado geral de relações entre variáveis (fatos e fenômenos):

- a) Formulado como solução provisória para determinado problema.
- b) Apresentando caráter explicativo e preditivo.
- c) Compatível com o conhecimento científico (coerência externa) e revelando consistência lógica (coerência interna).
- d) Passível de verificação empírica em suas consequências.

A hipótese é, portanto, uma provável solução para o problema de pesquisa, porém carecendo de verificação para sua confirmação ou não.

Assim, no tocante ao presente trabalho e a fim de auxiliar a resolução da questão levantada, esta pesquisa propõe a seguinte hipótese: a Engenharia Militar do Exército Brasileiro colaborou, por meio da construção das BR-174 e BR-319, para a integração dos estados de Roraima e do Acre ao restante do país, tendo reflexos positivos para seus desenvolvimentos socioeconômicos, o que fortaleceu a soberania nacional na região.

1.4 VARIÁVEIS

Segundo o autor Antônio Carlos Gil:

O conceito de variável refere-se a tudo aquilo que pode assumir diferentes valores ou diferentes aspectos, segundo os casos particulares ou as circunstâncias. Assim, idade é uma variável porque pode abranger diferentes valores. Da mesma forma, estatura, peso, temperatura etc (GIL, 2002, p.32).

Elas são basicamente dados que podem validar ou não uma hipótese, podendo ser divididas em variáveis independentes e dependentes. Segundo o mesmo autor, variável independente é “aquela que influencia, determina ou afeta outra variável; é fator determinante, condição ou causa para determinado resultado, efeito ou consequência”. Ao passo que a variável dependente é “a propriedade ou fator que é efeito, resultado, consequência ou resposta de algo que foi manipulado” (GIL, 2002, p. 163-164).

No presente estudo, podem-se verificar as seguintes variáveis:

a. Variável independente:

- Rodovias federais implantadas pela Engenharia Militar do Exército Brasileiro nos estados de Roraima e do Acre, interligando-os com outras regiões do país;
- Recurso financeiro gasto pelo Estado Brasileiro nos Programas de Integração que foram executados na Amazônia.

b. Variáveis dependentes:

- Produto Interno Bruto e população residente nesses estados após a implantação das rodovias;
- Implantação de novas Organizações Militares do Exército Brasileiro nos estados do Acre e de Roraima, após construção das rodovias em questão.

1.5 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

Delimitar a pesquisa significa definir limites para a investigação científica, conforme esclarece GIL (2002, p. 193).

O presente estudo, portanto, delimitar-se-á espacialmente aos estados do Amazonas e de Roraima, a partir da construção de trechos da BR-174 (de Manaus/AM a Pacaraima/RR) realizada pelo 6º BEC. No tocante à BR-364 (trecho de Cruzeiro do Sul/AC à Porto Velho/RO), a pesquisa se delimitará aos estados de Rondônia e Acre, a partir da implantação dessa rodovia, fruto das ações do 5º BEC e do 7º BEC.

Quanto aos aspectos socioeconômicos e militares, a pesquisa se limitará aos dados referentes aos estados de Roraima e do Acre. Essa escolha se deve a avaliação que eles foram os maiores beneficiados pela integração rodoviária advinda da implantação das BR-174 e BR-364, respectivamente, tirando-os dos seus isolamentos viários. Ressalta-se que eles ocupam os extremos Norte (Roraima) e Oeste (Acre) da Amazônia, regiões finais das duas rodovias, as quais, atualmente, continuam a ser as principais vias de integração desses estados com o restante do país.

1.6 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

O presente estudo é relevante para a academia pois descortina como a Engenharia Militar do EB participou do projeto político do Estado Brasileiro a respeito da Amazônia, tendo papel de destaque na implantação de importantes rodovias na região. Essa situação pode ser verificada no artigo do professor Ricardo José Batista Nogueira, “A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364”, escrito em parceria com Thiago Oliveira Neto, no qual os autores esclarecem que as rodovias implantadas na Amazônia foram decorrentes dos planos políticos de ocupação da região planejados principalmente pelos governos militares (2017, p. 49).

Quanto ao aspecto social, a pesquisa busca também evidenciar as mudanças socioeconômicas para os estados do Acre e de Roraima, advindas da implantação dos trechos das BR-364 e BR-174, respectivamente. No mesmo artigo, os autores Nogueira e Oliveira Neto abordam que diversos núcleos populacionais da Amazônia tiveram origens a partir de acampamentos dos Batalhões de Engenharia de Construção, responsáveis pela construção da totalidade das BR-174, BR-163 e trechos das BR-230 e BR-364 (2016, pg. 66).

No tocante à relevância para o EB, o estudo verifica as conexões entre a implantação dos trechos das BR-174 e BR-364 e os aspectos de integração nacional, de garantia da soberania nacional e do aumento a presença militar na região. O Coronel Ítalo Fortes Avena em seu ensaio sobre a Engenharia Militar de Construção do Exército Brasileiro na Amazônia, de 1996, esclarece que a ação de construção das rodovias na Amazônia se deu devido às constantes ameaças à soberania brasileira na região, motivadas na ambição internacional pelos imensos recursos biológicos e minerais lá presentes (1996, pg. 5).

2 METODOLOGIA

O presente capítulo busca explicar como foi aplicada a metodologia científica para a solução do problema dessa pesquisa. Para tanto, ele é dividido em variadas seções que detalham o caminho seguido no trabalho, indicando para novos pesquisadores os aspectos abordados ou intencionalmente suprimidos da explicação.

2.1 TIPO DE PESQUISA

O presente estudo será qualitativo, quanto à abordagem. Nesse tipo de pesquisa valoriza-se as subjetividades do pesquisador, sendo possível interpretar atitudes, valores e representações contidas nos textos (GIL, 2002, p. 90). Nessa seara, destaca-se que o assunto é ainda pouco apreciado academicamente, havendo a necessidade de abordagens subjetivas para entendê-lo e explicá-lo.

Já no tocante aos objetivos, esse trabalho será exploratório. Essa abordagem proporciona maior familiaridade com o problema, tornando-o mais explícito e auxiliando na construção de hipóteses (GIL, 2002, p. 41). Por isso, será baseado em análises de levantamentos bibliográficos sobre a Amazônia e sobre a atuação da Engenharia Militar do EB nessa região.

2.2 COLETA DE DADOS

A coleta de dados do presente trabalho se deu por meio da literatura disponível. Logo, realizou-se pesquisa bibliográfica privilegiando fontes como artigos, monografias, teses e dissertações, além de livros, manuais e revistas especializadas.

As pesquisas foram realizadas em plataformas de busca digital, entre as quais podemos citar: Biblioteca Digital do Exército, SciELO, Academia, Coleção Meira Matos e Google Acadêmico, além de depositórios de trabalhos acadêmicos da UFC, da ESAO e da ECEME. Além deles, pesquisou-se na Biblioteca da ECEME, em sítios eletrônicos do IBGE e IPEA, além de páginas eletrônicas de unidades, grandes unidades e diretorias do Exército Brasileiro.

A seleção das fontes de pesquisa atentou para aspectos como credibilidade da fonte e a qualidade dos trabalhos produzidos, além da correlação com o tema

desta pesquisa. Ressalta-se que a quantidade da produção acadêmica sobre essa temática não é tão abrangente, mas que foi possível identificar trabalhos relacionados tanto no meio acadêmico civil quanto militar.

2.3 TRATAMENTO DOS DADOS

Por se tratar de uma pesquisa qualitativa e exploratória, verificou-se que o método de tratamento de dados que mais se adequaria para tratar as informações obtidas era a análise de conteúdo. Por meio dela, segundo Gil (2002, p. 90), “torna-se possível descrever com precisão fenômenos tais como atitudes, valores, representações e ideologias contidas nos textos analisados”.

Assim, o material coletado foi explorado, sendo agrupado para análise em pastas de assuntos correlatos, como: conceito de integração, doutrinas geopolíticas sobre a Amazônia, planos do Estado Brasileiro para a Amazônia, Engenharia Militar na Amazônia, Acre e a BR-364, além de Roraima e a BR-174.

Após a exploração, foi realizado o tratamento e a interpretação dos dados, buscando-se, quando possível, extrair visões preeminentes quanto ao tema nos meios acadêmicos civil e militar. Por fim, obtiveram-se inferências dos materiais bibliográficos e documentais pesquisados, tornando possível o desenvolvimento do presente trabalho.

2.4 LIMITAÇÕES DO MÉTODO

A metodologia em questão teve limitações quanto à seleção e à coleta de dados, ao alcance do estudo realizado e à quantidade de bibliografia disponível. Salienta-se que essas limitações não comprometeram a qualidade da pesquisa, tendo em vista a utilização de instrumentos metodológicos consagrados no presente estudo.

Quanto à seleção e à coleta de dados, salienta-se que o material obtido na pesquisa foi, em sua maioria, originado de fontes secundárias (material já discutido e analisado). Isso se deu, principalmente, devido às restrições do pesquisador quanto ao acesso a fontes primárias (material inédito e não analisado). Logo, há o risco de seguir interpretações incorretas do assunto. Porém, esse contratempo foi minimizado com a cuidadosa seleção de diferentes autores, muitos deles consagrados em suas áreas de pesquisa, além da coleta de material de qualidade.

Quanto ao alcance do estudo, verificou-se que ele não contemplou entrevistas e pesquisas de campo, baseando-se em dados bibliográficos. Porém, tendo em vista o período disponível para realização da pesquisa e do trabalho propriamente dito, constatou-se que o método escolhido foi adequado e atendeu aos objetivos propostos do trabalho.

No tocante à quantidade de bibliografia disponível, verificou-se que o tema não é amplamente debatido no meio acadêmico civil e militar. Logo, a quantidade de material encontrado não foi tão variada. Porém, pela quantidade de material processado, foi possível atestar que ele foi suficiente para o estudo em questão.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 O CONCEITO DE INTEGRAÇÃO

O conceito de integração tem variadas nuances a depender da área de pesquisa acadêmica que se estuda. Neste trabalho, utilizou-se as perspectivas jurídica e das ciências políticas para nortear esse estudo. Então, segundo o conhecimento de Dallari:

Para se obter maior integração de seu povo, e assim reduzir as causas de conflitos, os Estados procuram criar uma imagem nacional, simbólica e de efeitos emocionais, a fim de que os componentes da sociedade política se sintam mais solidários. Para tanto, busca-se evidenciar e estimular todos os elementos comuns que atuam como pontos de ligação entre os diferentes grupos sociais, especialmente procurando ressaltar os efeitos positivos de cada grupo como realizações de todo o conjunto (DALLARI, 1998, p. 51).

A integração para Dallari significa a busca de conexões, pontos de ligação entre grupos sociais, muitas vezes potencializadas pela ação dos Estados. Essas atitudes buscam reduzir causas de possíveis conflitos, criando uma imagem simbólica única da nação.

Adentrando um pouco mais na ideia de integração, buscou-se a percepção de outro autor, como se verifica no trecho: “Integração, *lato sensu*, significa a superação das divisões e rupturas e a união orgânica entre os membros de uma organização. De regra, esta organização é, atualmente, o Estado-nação” (PASQUINO, 1998, p. 642).

Pasquino também explorou os conceitos de integração territorial e integração nacional. A primeira delas pode ser entendida como:

A integração “territorial” representa o processo pelo qual o controle do poder de um grupo consegue se estender sobre a totalidade de um território antes fracionado. Esse território, a partir deste momento, é considerado como dependente do domínio do poder unificador, com base nas normas e costumes do direito internacional. Este tipo de integração, que implica a transferência da obediência das autoridades regionais e grupais para a autoridade central, é comumente definido pela ciência política contemporânea com a expressão *construção do Estado* e constitui, segundo muitos autores, o primeiro passo no caminho da modernização política (PASQUINO, 1998, p.643).

Já com relação à integração nacional, Pasquino a relaciona com a integração territorial, como pode-se verificar no trecho:

[...] o processo de integração “nacional” consiste na aceitação, por parte da população, das ordens provenientes das autoridades centrais, por serem consideradas legítimas.

O processo de integração “nacional” é fortemente influenciado pelo modo como se desenvolveu o processo de integração “territorial”. Se, de fato, a integração “territorial” conduziu a uma posição de superioridade um determinado grupo étnico ou social e este continua mantendo todas as

posições de poder, é difícil que outros grupos aceitem suas ordens sem se oporem (PASQUINO, 1998, p.644).

Como esclarece o autor citado, o território fracionado só seria unificado, territorial e nacionalmente, quando se criasse no Estado uma autoridade legítima com poder de impor sua vontade a todo o território. Essa autoridade seria representada por um grupo étnico ou social que simbolizaria a autoridade central.

Esses conceitos apresentados anteriormente ajudam a explicar as ações do Estado Brasileiro em dois períodos históricos principais de maior orientação integracionista no século XX: a ditadura Vargas (1937-1945) e os governos militares (1964-1985). Nesses períodos, claramente, buscou-se desenvolver políticas públicas para integrar o Centro-Oeste e a Amazônia ao restante do país.

Neles, os grupos sociais que conquistaram o poder, apoiado nas revoluções de 1930 e de 1964, investiram-se do poder unificador, central e legítimo, capaz de se impor a todo o território nacional, para integrar o país territorialmente, reforçando a identidade coletiva de nação brasileira.

Nesse aspecto, é importante ressaltar que a ideia de integração nacional, segundo Neto (2017, p. 149), foi: “[...] um legado da ditadura Vargas [...]. Este apresentou ao país a proposta de integração dos ‘diversos Brasis’, um ‘imperialismo interno’ que asseguraria o desenvolvimento econômico com a ‘Marcha para o Oeste’”. Mesmo ciente que o período da ditadura Vargas não está na delimitação temporal deste estudo, é importante ressaltá-lo como antecedente, visto que suas políticas públicas foram modelo aos governos militares, estes, sim, atores principais do trabalho de integração nacional.

3.2 DOCTRINAS GEOPOLÍTICAS BRASILEIRAS SOBRE A AMAZÔNIA

Vários foram os pesquisadores da Escola Geopolítica Brasileira que se debruçaram para estudar a Amazônia Brasileira. Nesse trabalho serão abordados os pensamentos dos generais: Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos.

O General Golbery do Couto e Silva nasceu em Rio Grande/RS, em 21 de agosto de 1911. Formou-se na Escola Militar de Realengo em 1930 como oficial de infantaria. Em 1944, seguiu para a Itália, como oficial de informações, na Força Expedicionária Brasileira. Retornando ao país, exerceu funções no recém-criado Estado-Maior (atual Estado-Maior das Forças Armadas), na Comissão Militar

Brasileira de Instrução no Paraguai e na Escola Superior de Guerra. Em 1961, foi encarregado da chefia da Secretária-geral do Conselho de Segurança Nacional. Em 1964, com a vitória do movimento cívico-militar de 31 de março de 1964, é nomeado chefe do Serviço Nacional de Informações. Em 1974, o presidente Geisel o nomeia como ministro-chefe do Gabinete-Civil, mantendo-se, em 1979, na mesma função no governo do Presidente Figueiredo (FREITAS, 2004).

O general Golbery teve 2 (dois) marcos na sua produção intelectual. O primeiro foi a obra “Planejamento Estratégico”, de 1955, no qual o autor iniciou a implantação de sua base doutrinária para as ações do Estado, influenciando de forma relevante o método de planejamento estratégico da Escola Superior de Guerra. O segundo livro foi a obra “Geopolítica do Brasil”, de 1967, no qual ele relaciona a segurança nacional com o planejamento de ação governamental. Além disso, baseou-se na tradição hobbesiana e na concepção realista das relações internacionais para explicar o papel do Brasil na construção da civilização ocidental e democrática, defendendo a adoção de uma geopolítica brasileira própria no cenário internacional (FREITAS, 2004).

O general Golbery explicou que malgrado as ações históricas dos bandeirantes, missionários e criadores de gado, a ocupação entre as regiões Nordeste e o Centro-Sul do país, até os anos de 1950, se restringia a cerca de 500 km de distância do oceano. Nessa senda, esse estudioso relatou inicialmente a existência de três áreas ecumênicas no Brasil: a principal, em torno do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte; Nordeste e Sul, essas secundárias e estruturadas nos núcleos Fortaleza-Recife e Paraná-Santa Catarina-Rio Grande do Sul. Assim, considerava o espaço brasileiro como um vasto arquipélago, devido à precariedade e a escassez de comunicação entre os espaços humanizados (FREITAS, 2004).

Posteriormente, o General Golbery enriqueceu suas teses com a noção de *heartland* central, formado pelos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, parte de Minas Gerais, metade sul de Goiás e sul do Mato Grosso. Nele haveria o nítido domínio continental, conforme reflexos dos ensinamentos da teoria do poder terrestre de Mackinder (FREITAS, 2004).

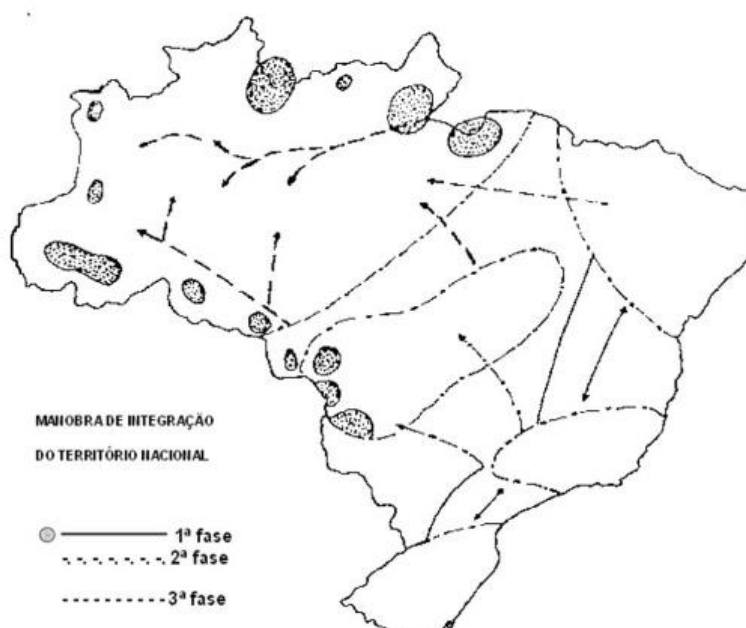
Após mais aperfeiçoamentos, esse estudioso integrou os conceitos anteriores e dividiu o espaço brasileiro em 05 áreas geopolíticas: a reserva geral ou manobra central, integrando os estados de Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais, sul de Goiás e o Distrito Federal; a ala norte, com todos os estados do Nordeste; a ala sul, com os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul;

o oeste, com Mato Grosso e Rondônia; e a Amazônia, com os estados do Amazonas, Pará, Acre, Amapá e Roraima (FREITAS, 2004).

Ressalta-se que a ideia central de Golbery era propor um conjunto de tarefas visando à coesão, à integração e à valorização do território, o que ficou conhecido como manobra geopolítica concêntrica. Seus objetivos eram:

O primeiro desses objetivos será vitalizar os istmos de circulação de forma a articular solidamente de norte a sul ecúmenos insulares, consolidando, paralelamente, a partir do centro até o noroeste do continente, o alargamento da fronteira civilizacional, evitando assim que esta se transforme em fronteira oca [...] A etapa seguinte consistirá na manobra concêntrica em si: combinar o avanço de sul para norte utilizando os afluentes do Amazonas, com a penetração continental através da sua foz. A terceira, última e grande tarefa consistirá em inundar de civilização a ilha amazônica através de uma ação coordenada em que atuem os postos avançados de colonização, a base avançada do centro-oeste e a progressão Leste-Oeste ao longo do eixo amazônico (FREITAS, 2004, p. 43).

Observa-se, a seguir, a representação gráfica da manobra geopolítica concêntrica, com a visualização das suas três fases, idealizadas por Golbery.



Mapa 01: Manobra de Integração do Território Nacional.
Fonte: DA SILVA, 2019, p. 9.

Como pode-se verificar, Golbery propôs uma estratégia para integrar o país que influenciou as políticas de integração brasileiras a partir dos anos de 1960. Como ele próprio explicou, as aspirações e os interesses que perduram em determinada etapa, mais ou menos longa, da evolução do grupo nacional são: integração nacional, autodeterminação ou soberania, bem-estar, progresso, incorporação efetiva do território nacional, entre outros (SILVA, 1981).

Com essa citação, o Golbery esclareceu a importância da conquista desses objetivos para que uma nação pudesse evoluir. Além disso, o autor relacionou integração nacional com soberania, ilustrando que ambas são essenciais para essa evolução.

Outro estudioso brasileiro dessa temática foi o General Carlos de Meira Mattos. Ele nasceu em São Carlos/SP, em 23 de julho de 1913. Ingressou na Escola Militar de Realengo em 1936 e integrou a Força Expedicionária Brasileira em 1944/1945. Foi promovido a general de brigada em 1968 e general de divisão em 1973. Foi interventor federal em Goiás, adido militar na Bolívia, comandante da Academia Militar das Agulhas Negras e Chefe do Estado Maior das Forças Armadas (BENTO, 2007).

Após sua carreira militar, tornou-se grande expoente da geopolítica nacional, dando grande importância para a temática da Amazônia. Escreveu em 1980 a obra “Uma geopolítica pan-amazônica”, que é referência nos estudos amazônicos, doutorando-se em 1983 pela Universidade Mackenzie de São Paulo (BENTO, 2007).

Nessa obra, o autor apontou para a importância geopolítica da região, como tendo a vigésima parte do globo terrestre, quarenta por cento da América do Sul, três quintos do Brasil, vinte por cento da água doce e um terço das reservas mundiais de florestas latifoliadas. Porém, ele esclareceu que toda essa potencialidade carecia de aproveitamento, em grande parte devido à dureza do meio físico que dificultaria a ocupação humana (MATTOS, 1980).

Ele realizou detalhado estudo sobre o longo processo de delimitação das fronteiras amazônicas, desde o período colonial, passando pelos governos imperial e republicano. Nesse aspecto, ressaltou-se a importância de Portugal e do Tratado de Madri (1750) para a posse brasileira da Amazônia:

Graças à ação do governo de Lisboa, protegendo a cobiçada foz do Amazonas, expulsando os aventureiros ingleses, holandeses e franceses que se atreveram rio acima, e expandindo os marcos de colonização lusa até as proximidades das nascentes andinas do grande rio e seus afluentes da margem norte, foi possível aos demarcadores da fronteira assente através do Tratado de Madri (1750) firmado no princípio do *uti possidetis* comprovar a antecipação de ocupação lusa no imenso leque norte e oeste do grande rio e seus afluentes, dando nascimento ao atual delineamento da Amazônia brasileira (MATTOS, 1980, p. 36).

Ao mesmo tempo, Meira Mattos expôs as tentativas de conquista econômica da Amazônia, vindas desde a criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, pelo Marquês de Pombal, em 1755, até o seu ápice com o Programa de Integração Nacional (PIN) no governo Médici, nos anos de 1970 (MATTOS, 1980).

Além disso, ele descreveu o processo de busca de integração e desenvolvimento da Amazônia no século XX, iniciando com a obrigação do governo federal, pela Constituição de 1946, de destinar três por cento da renda tributária nacional para lançar um plano de valorização da Amazônia. Por conseguinte, em 1953, estabeleceu-se os limites da Amazônia Legal e criou-se a Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (MATTOS, 1980).

Essas iniciativas tiveram como primeiros frutos a abertura da rodovia Belém-Brasília e a implantação da BR-364 no trecho entre Cuiabá/MT e Porto Velho/RO, estabelecendo as primeiras ligações viárias entre a Amazônia e o Centro-Sul do Brasil. A transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, em 1960, fortaleceu ainda mais o processo de interiorização do país, diminuindo a dependência marítima para ligação inter-regional do Brasil (MATTOS, 1980).

Nos anos de 1960, após o sucesso da Revolução Cívico-Militar de 1964, ocorreu novo impulso para o desenvolvimento amazônico, com a transformação da SPVEA em Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1966, no governo do Presidente Castelo Branco. Além disso, criou-se o Banco da Amazônia e a Zona Franca de Manaus, que por meio de incentivos fiscais, atraíram investimentos financeiros e econômicos para a região (MATTOS, 1980).

Já nos anos de 1970, foram lançados o Plano de Integração Nacional e o Plano de Viação Nacional, com grande destaque para as iniciativas de construção das grandes rodovias Transamazônica e Perimetral Norte, além da expansão da BR-364 até o Acre e a implantação da BR-174. Porém, as crises do petróleo em 1973 e 1979 levaram o governo federal a diminuir o repasse de recursos financeiros para a região, prejudicando a continuidade do projeto de integração da Amazônia, criando como o autor bem definiu: “experiências inacabadas” (MATTOS, 1980).

Meira Mattos defendeu, em toda sua produção acadêmica sobre a Amazônia, o enfoque de segurança e desenvolvimento como norte para todas as estratégias visando à integração da região. Assim, ele criou a ideia dos polos de desenvolvimento transnacionais e sempre defendeu a utilização das modernas tecnologias de transporte e comunicação para a “continentalização da hinterlândia sul-americana” (MATTOS, 1980).



Mapa 02: Áreas interiores de intercâmbio.
Fonte: MATTOS, 2002, p. 89.

O primeiro polo de desenvolvimento foi o triângulo Boa Vista (Brasil), Lethen (Guiana) e Santa Helena (Venezuela). O segundo, a zona de fronteira do Rio Solimões, interligando Tabatinga (Brasil), Leticia (Colômbia) e Ramon Castilla (Peru). Por fim, teve-se o arco sul, conectando Porto Velho e Rio Branco (Brasil) com Riberalta e Cobija na Bolívia (MATTOS, 1980, p.155).

Dessa forma, Meira Mattos estabeleceu uma ponte entre o esforço de desenvolvimento regional do Brasil e os esforços dos países fronteiriços na Amazônia, o que viria a consubstanciar o Tratado de Cooperação Amazônico de 1978. Nesse aspecto, o autor esclareceu a relevância do Brasil na busca pelo inter-relacionamento entre os Pactos Amazônico e Andino, como forma de remover qualquer sinal de imperialismo brasileiro na Amazônia (MATTOS, 1980).

Por fim, os pensamentos geopolíticos dos generais apresentados se assemelharam em muitos aspectos, destacando-se o papel central a ser desempenhado pela região amazônica nos destinos do Brasil. Além disso, eles enfatizaram a necessidade de integração da Amazônia com as demais regiões do país, como forma de garantir seu progresso e a soberania brasileira sobre a área.

4 A AMAZÔNIA E O ESTADO BRASILEIRO

4.1 FORMAÇÕES DO ACRE E DE RORAIMA

Sabe-se que a formação histórica dos territórios que atualmente compõem os estados do Acre e de Roraima não faz parte do recorte histórico desse trabalho. Porém, para melhor entendimento dos argumentos levantados nesse estudo, decidiu-se explorar sucintamente esses antecedentes.

Com o Tratado de Madri (1750), assegurou-se para os portugueses a posse das terras já ocupadas por lusitanos na Amazônia, utilizando-se do princípio do “*UTI POSSIDETIS*”. Dessa maneira, o território do atual Acre e da atual Bolívia eram pertencentes à Espanha (BEZERRA, 2005).

Somente após a independência do Brasil e da Bolívia é que ambos os países assinaram um novo tratado de limites. O Tratado de Ayacucho, de 1867, celebrado no contexto da Guerra da Tríplice Aliança, garantiu os interesses bolivianos na Amazônia, contanto que este país se mantivesse neutro no referido conflito. Pelo tratado, a Bolívia se tornou proprietária legítima das terras do atual Acre (BEZERRA, 2005).

A partir dos anos de 1870, com o advento do Ciclo da Borracha, milhares de brasileiros, principalmente nordestinos, migraram para as terras dos vales do Rio Purus, do Rio Acre e do Rio Juruá, onde se encontravam as árvores seringueiras utilizadas para a extração do látex. A Amazônia, em especial as cidades de Manaus e Belém, se tornou rapidamente importante região produtora de borracha em âmbito mundial, artigo essencial para a industrialização em fins do século XIX (BEZERRA, 2005).

A Bolívia, enfraquecida politicamente e debilitada economicamente em fins do século XIX, buscou garantir sua soberania na região por meio da instalação de postos alfandegários. Porém, os proprietários seringalistas brasileiros passaram a resistir ao cerco fiscal boliviano, conspirando com autoridades de Belém e de Manaus para não pagar impostos (BEZERRA, 2005).

Com o quadro abaixo, é possível verificar o crescimento das exportações de borracha a partir de Belém e Manaus, sendo grande quantidade dessa produção originada no Acre boliviano (BEZERRA, 2005).

Borracha Exportada de 1822 a 1910

ANOS	TONELADAS
1822	31
1830	156
1840	388
1850	1.467 (com a expansão da navegação)
1860	2.675
1870	2.591
1880	8.679 (com a seca e a grande imigração)
1890	16.394
1900 (época litigiosa)	27.650
1910	38.177

Tabela 1: Exportação de borracha de 1822 a 1910.

Fonte: Serzedelle Corrêa. O Rio Acre. Rio de Janeiro: Casa Monty, 1899, p.57

In: BEZERRA, Maria José. **Invenções do Acre: de território a estado-um olhar social**. 2005. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

Em 1889, reagindo aos brasileiros que abertamente conjuravam contra a soberania boliviana sobre o Acre, a Bolívia fundou a localidade de Puerto Alonso (atual Porto Acre). Em julho de 1899, Júlio Galvez Rodrigues proclamou a independência do Acre, solicitando anexação ao Brasil. Porém, o governo brasileiro não aceitou a proposição, visando manter os compromissos de 1867 com a Bolívia (JOÃO, 2002).

Entretanto, em 1901, a Bolívia assinou o Tratado de Aramayo e arrendou o território do Acre ao *Bolivian Syndicate of New York*, permitindo-o cobrar taxas, explorar a borracha e ter forças de segurança próprias. Após esse arrendamento a situação ficou crítica, levando ao surgimento de um novo líder: José Plácido de Castro. Em agosto de 1902, ele iniciou uma revolução vitoriosa que derrotou as forças bolivianas, tendo ele sido aclamado como o primeiro governador do Acre (JOÃO, 2002).

Após essa revolução, foram iniciadas negociações diplomáticas entre a Bolívia e o Brasil, capitaneadas pelo Barão do Rio Branco. Em 18 de novembro de 1903, assinou-se o Tratado de Petrópolis, garantindo a posse brasileira sobre o território do Acre. A região banhada pelos rios Acre, Purus, Iaco e Javari tornou-se Território Federal, sendo organizado em três departamentos: Alto Acre, Alto Purus e Alto Juruá (BEZERRA, 2005).

O Alto Acre tinha sede em Rio Branco. A Alto Purus, em Sena Madureira. Por fim, o Alto Juruá, em Cruzeiro do Sul. Após ao Tratado de Petrópolis, cresceu o movimento autonomista no Acre, querendo torná-lo Estado autônomo. Em 1905, o deputado federal cearense Francisco de Sá apresentou um projeto à Câmara Federal

que defendia a transformação do Acre em Estado. Porém, o projeto foi derrotado pela maioria (BEZERRA, 2005).

Somente em 1953 que o assunto voltou a ser tratado, por ocasião do cinquentenário do Tratado de Petrópolis, na sessão de aniversário na Câmara Federal em 17 de novembro de 1953. O então deputado federal Guiomard Santos proferiu um discurso emocionado em prol de uma nova discussão pela autonomia do Acre, conseguindo sensibilizar as lideranças políticas presentes (BEZERRA, 2005).

Em 1954, o próprio deputado Guiomar apresentou o projeto de autonomia do Acre na Câmara, o qual só teve aprovação em abril de 1961. Após a tramitação e aprovação no Senado, o presidente João Goulart sancionou a lei 4.070, de 15 de junho de 1962, elevando o território do Acre à categoria de Estado (BEZERRA, 2005).



Figura 1: Presidente João Goulart assinando a Lei 4.070. Da esquerda para a direita: Lydia Santos, Guiomard Santos, Presidente João Goulart, Primeiro Ministro Tancredo Neves.

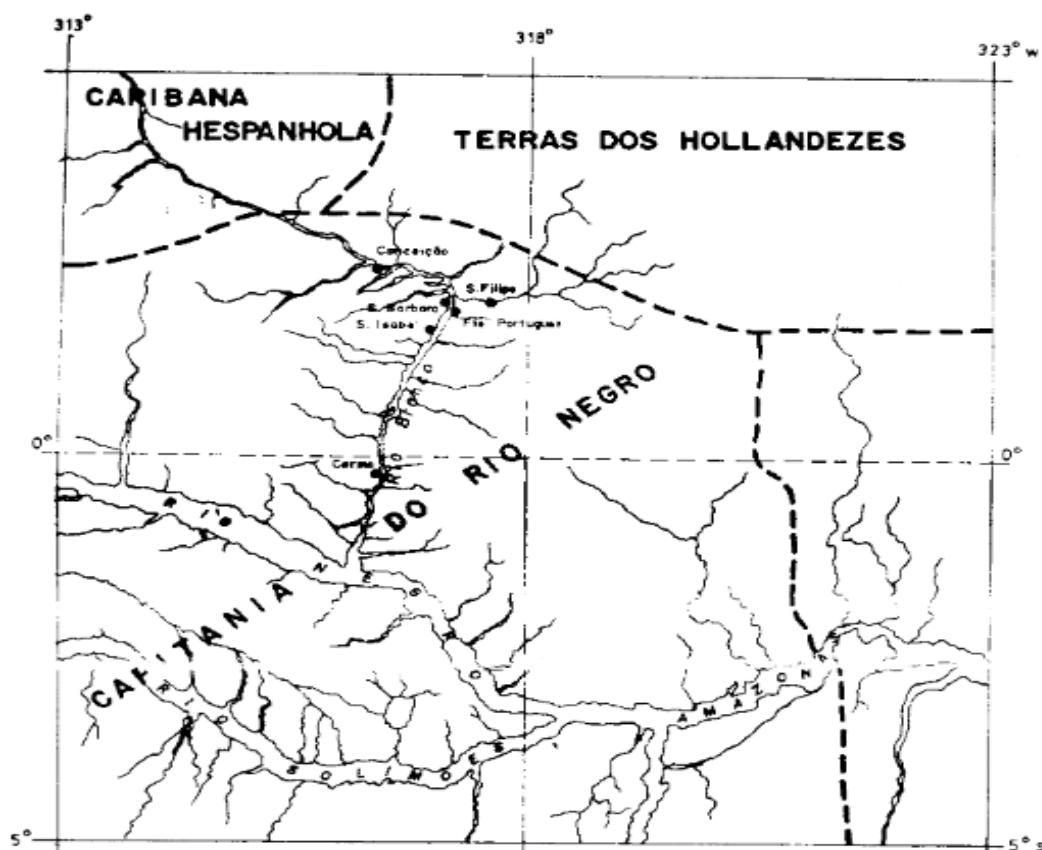
Fonte: BEZERRA, Maria José. **Invenções do Acre: de território a estado-um olhar social**. 2005. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

Já com relação ao território do atual estado de Roraima, os portugueses começaram a tomar o domínio efetivo da região somente na segunda metade do século XVIII, a partir da instalação do Forte São Joaquim do Rio Branco, em 1775. Construído pelo engenheiro alemão Philippe Sturm, contratado pela Coroa Portuguesa, foi localizado no ponto mais estratégico da região, entre os rios Branco e Tacutú (BARBOSA, 1993).

Além do forte, criaram-se povoamentos no rio Branco, como o de Santa Bárbara, de Santa Izabel e de Nossa Senhora do Carmo. No rio Uraricoera, o de Nossa Senhora da Conceição; e, no rio Tacutú, o de São Felipe (FREITAS, 2017,

p.114). Essas localidades foram estabelecidas em grande medida pela entrada de missionários carmelitas que buscavam aldear índios em áreas sob sua influência religiosa. É importante ressaltar que esses núcleos formados da união entre missionários, colonos civis, militares e índios não chegaram a possuir um relevante papel colonizador na região pela pouca expressão populacional (BARBOSA, 1993).

A criação de rebanhos bovinos nos vastos campos da região sempre foi um estímulo relevante para a atração humana à área. Algumas biografias citam que foi o Coronel Manoel Lôbo D'Almada - militar português, governador da Capitania de São José do Rio Negro, que realizou expedição na região em 1786 e 1787 - o responsável pela introdução do gado bovino na área, porém não existem evidências que comprovem essa conjectura (BARBOSA, 1993).



Mapa 3: Localização dos principais aldeamentos no Rio Branco (1778), segundo Ricardo Franco de Almeida Serra e Joaquim J. Ferreira.

Fonte: ADONIAS (Isa). **A cartografia da região amazônica**. Rio de Janeiro, Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 1963 In: BARBOSA, Reinaldo Imbrozio. **Ocupação Humana em Roraima. I. Do Histórico Colonial ao Início do Assentamento Dirigido**. Volume 9, Número 1, p. 123-144, 1993.

Como forma de dinamizar a colonização da região, estimular a permanência dos colonos brancos e atrair mais indígenas, a Coroa Portuguesa criou 3 (três) Fazendas Nacionais, para criação de gado, em fins do século XVIII. As fazendas São

Bento, São José e São Marcos foram fundadas para abastecer a comunidade local e a Capitania do Rio Negro, da qual Roraima era parte integrante, buscando também garantir a viabilidade econômica da empresa colonizadora. A última das fazendas nacionais, a de São Marcos, existe até os dias atuais, sob o controle da Fundação Nacional do Índio (BARBOSA, 1993).

Ao contrário do desejo lusitano, os índios, em muito explorados ou mesmo escravizados nas fazendas e nos povoamentos da região, se desestimularam em permanecer nesses núcleos populacionais. Logo, não houve crescimento demográfico ou econômico relevantes obtidos dessas iniciativas, prejudicando sobremaneira a colonização lusitana (BARBOSA, 1993).

No ano de 1847, outra tentativa de instalação de comunidades indígenas sob a liderança de religiosos, dessa vez os franciscanos, buscou aldear cerca de 1600 índios na comunidade missionária Porto Alegre, no rio Uraricoera. Porém, o grupo foi extinto em 1849, também por falta de adesão das comunidades indígenas locais, o que contribuiu novamente para a permanência do vazio demográfico da região (FREITAS, 2017, p.131).

A Inglaterra, país com interesse na região da atual Guiana, realizou algumas expedições de levantamento de área para demarcar fronteiras, com destaque para a de 1838-1839. O Governo Imperial, em decorrência da presença de forças inglesas na área, criou a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo, em 1858, para aumentar o controle administrativo local. Assim, sua sede foi instalada na Fazenda Boa Vista, dando origem à cidade de Boa Vista, atual capital do estado de Roraima (BARBOSA, 1993).

A disputa com a Inglaterra perdurou por mais algumas décadas, levando ambos países a uma disputa territorial: a Questão do Pirara. Essa questão foi resolvida em 1904, pelo arbítrio do rei Italiano Victor Emanuel III, levando o Brasil a perder quase 20.000 Km² (FREITAS, 2017, p.152).

Após a Proclamação da República, com a reorganização do Estado Brasileiro, a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo foi elevada para a categoria de município. Para tanto, adotou o nome de Boa Vista do Rio Branco. Porém, sua população ainda era bastante diminuta, concentrando-se principalmente em Boa Vista (BARBOSA, 1993).

No que tange à economia, estimou-se em 1904 a existência de cerca de 93.800 cabeças de gado nas fazendas do Estado e de particulares em Roraima, corroborando

a ideia, ainda do período colonial, que os campos naturais eram extremamente propícios para a pecuária. Outro destaque importante na área econômica, no início do século XX, foi o surgimento da atividade mineradora de ouro e diamantes, tornando Boa Vista o maior centro comercial da região (BARBOSA, 1993).

No ano de 1943, o governo do Presidente Getúlio Vargas decidiu criar o Território Federal do Rio Branco, nomeando seu Governador, para melhorar a articulação dos planos governamentais para a proteção da soberania brasileira na Amazônia. Assim, as decisões com relação ao vale do Rio Branco saíram do controle estadual do Amazonas e passaram para o nível federal. É importante frisar que essa situação não foi ruim para o Amazonas, já que ele não dispunha de recursos para investir em Roraima (FREITAS, 2017, p. 135-136).

Como forma de aumentar a atração populacional para o Território, o Governo Federal iniciou uma política de assentamento dirigido, incentivando a implantação de colônias agrícolas na região. Para tanto, iniciou obras de infraestrutura, construindo estradas como a BR-17 (de Boa Vista até Caracaraí), além de redes de abastecimento de água e de saúde. A Colônia Fernando Costa, nas margens do Rio Mucajaí, a cerca de 54 Km ao sul de Boa Vista, foi umas das primeiras iniciativas bem-sucedidas a partir de 1947 (FREITAS, 2017, p. 137-139).

Em 1962, por iniciativa do Deputado Valério Magalhães, foi mudada a denominação de Território Federal do Rio Branco para Território Federal de Roraima (FREITAS, 2017, p. 157). Essa modificação ocorreu para evitar as constantes confusões entre a Rio Branco, Território Federal, e Rio Branco, capital do Acre (FREITAS, 1997, apud DA SILVA OLIVEIRA, 2010, p. 54).

Com a Constituição Federal de 1988, o antigo Território Federal de Roraima passou a constituir um Estado Brasileiro. Porém, demoraram 13 anos para que a União transferisse suas terras para Roraima, o que só ocorreu por meio da Lei 10.304, de 05 de novembro de 2001. A partir dessa lei e da MP 454, de 28 de janeiro de 2009, que deu nova redação a alguns de seus artigos, é que Roraima recebeu seis milhões e oitocentos mil quilômetros quadrados de terras da União (FREITAS, 2017).

4.2 OS PLANOS DO ESTADO BRASILEIRO À AMAZÔNIA

A partir do governo do presidente Vargas (1930-1945), o Estado Brasileiro empenhou-se em expandir iniciativas para povoar e desenvolver a Amazônia, como

já relatado anteriormente nesse trabalho. Após a Constituição de 1946, com o Plano de Valorização da Amazônia, além do estabelecimento da Amazônia Legal (1953) e da criação da Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia, estabeleceu-se uma estrutura administrativa e orçamentária mínima para possibilitar o surgimento de planos maiores.

Com ênfase a partir de 1964, quando da ascensão dos governos militares, esses projetos se intensificaram, buscando a integração nacional e regional pela instalação de vias de comunicação e de transporte, em especial rodovias. Essas ações integraram iniciativas de empresas privadas em conjunto com instituições do próprio Estado, como o Exército (RAFFESTIN, 1993 apud NETO; NOGUEIRA, 2017).

Quanto aos papéis representados pelas rodovias na Amazônia, Neto e Nogueira esclarecem:

As rodovias assumem outros papéis além da simplória ideia de promover a circulação de pessoas e cargas. Em primeiro lugar, uma rodovia promove acesso a uma fronteira isolada ou ao âmago do país; no segundo momento, o estabelecimento de um objeto geográfico na faixa de fronteira demonstra ações do Estado em sua fímbria, simbolizando a presença do Estado Nacional, reforçada com a construção de unidades militares denominadas Pelotões Especiais de Fronteira e demais instituições, tais como banco, posto de fiscalização e aduana; num terceiro aspecto, uma via promove a circulação de tropas pelo interior do território, sendo capaz de dissuadir qualquer evento que possa ser entendido como ameaça à soberania ou segurança de cidadãos (NETO; NOGUEIRA, 2016, p.71).

Outro pesquisador, Octavio Ianni (1979 apud NETO; NOGUEIRA, 2017), concordou com as ideias de Neto e Nogueira, reforçando que a motivação do programa estatal para construir rodovias na Amazônia ocorreu baseada na doutrina de defesa nacional e também no binômio segurança e desenvolvimento. O Estado via a região como um grande vazio demográfico, fazendo fronteira com vários países da América do Sul, os quais tinham regimes pouco estáveis e com alguns focos de guerrilha.

Neto e Nogueira (2016) dividiram os esforços estatais para ampliar o progresso da Amazônia em três fases: a primeira, de 1966-1970, com a criação da Zona Franca de Manaus (1967) e a construção das BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-174 (Manaus-Boa Vista); a segunda, de 1970 a 1974, com a criação e a execução do Programa de Integração Nacional (PIN); e, por fim, de 1975 a 1985, com o POLAMAZÔNIA e POLONOROESTE.

A primeira fase, como explicam os autores José e Marcelo Seráfico, decorreu do esforço do governo do Presidente Castello Branco em acelerar o progresso da

região, sob o *slogan* “Operação Amazônia”, abrangendo aspectos nacionalistas e desenvolvimentistas:

É nesse contexto que a Operação Amazônia, de que a Zona Franca de Manaus é um capítulo, adquire sentido. Talvez se possa vê-la como uma espécie de síntese desse quadro global, na medida em que é ela que resolve, no plano nacional, o modo por meio do qual ocorreria a regionalização do desenvolvimento capitalista. Isto é, a Operação Amazônia compatibiliza o discurso nacionalista do militarismo com as reivindicações acerca do desenvolvimento regional da Amazônia e com o processo de transnacionalização do capital (SERÁFICO, José; SERÁFICO, Marcelo, 2005, p. 100).

Além disso, a Operação Amazônia tinha como norte a busca pelo capital privado, como pode-se verificar em Neto e Nogueira:

A Operação Amazônia procurava, basicamente, atrair o investimento privado para a região através da construção de novas infraestruturas e da oferta de vários incentivos fiscais para as empresas (BROWDER, GODFREY, 2006, p. 94 apud NETO; NOGUEIRA, 2016) e para criar polos de desenvolvimento (HALL, 1991, p. 28 apud NETO; NOGUEIRA, 2016), a exemplo das indústrias e do polo industrial situado na cidade de Manaus, onde se constituiu a Zona Franca a partir do decreto lei Nº 288 de 1967, com área de livre comércio de importação. Com essa conjuntura, o Estado aplicou recursos para construir infraestrutura necessária para servir de base ao projeto industrial e comercial, em destaque, a ligação rodoviária de Manaus com o sistema viário nacional, comunicação via micro-ondas e novo aeroporto internacional, inaugurado em 1976 (NETO; NOGUEIRA, 2016, p. 63).

A segunda fase foi marcada pelo maior programa, até então, de implantação de vias de circulação do país, o Programa de Integração Nacional (Decreto-Lei 1106, de 16 de junho de 1970). Com ele, direcionou-se o esforço estatal para a implantação de rodovias, aliada à colonização de terras (o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA - foi também criado em 1970):

Decreto-Lei n. 1.106, 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. 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 (BRASIL, 1970).

Como forma de financiar os canteiros de obras, o governo criou e aumentou alguns tributos, como a Taxa Rodoviária Única e o Imposto sobre Transporte de Passageiros. Além disso, recorreu a uma política de endividamento internacional junto ao Fundo Monetário Internacional e ao Banco Internacional para a Reconstrução e

Desenvolvimento, aumentando significativamente a dívida externa brasileira (NETO; NOGUEIRA, 2016).

A última fase foi impactada pela crise do petróleo de 1973 e a diminuição dos investimentos no setor de transporte na Amazônia. O Governo do Presidente Geisel lançou o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia – POLAMAZÔNIA, de 1975-1979, buscando orientar e viabilizar as atividades produtivas sob responsabilidade da iniciativa privada. Além disso, buscou-se concluir as BR-319 e BR-174, porém, houve sensível redução nos investimentos no setor rodoviário (NETO; NOGUEIRA, 2016).

Ainda nessa fase, o governo do Presidente Figueiredo lançou outro programa, o POLONOROESTE (Programa de Desenvolvimento Regional do Noroeste), entre 1981 e 1985, buscando incentivar a colonização das terras situadas entre Cuiabá-Porto Velho-Acre, nas margens da BR-364.

É importante ressaltar que muitas rodovias implantadas na Amazônia não receberam de imediato o pavimento asfáltico. Assim, no período das chuvas, a circulação de veículos entre as cidades era afetada devido aos inúmeros atoleiros nas estradas. Somente a BR-319 (Manaus – Porto Velho) foi totalmente asfaltada na implantação. De forma contrária, a BR-174 só foi asfaltada completamente em 1998 e as BR-230 (trecho Altamira – Lábrea) e BR-364 (trecho Rio Branco a Cruzeiro do Sul), até hoje ainda não foram completamente asfaltadas (NETO; NOGUEIRA, 2016).

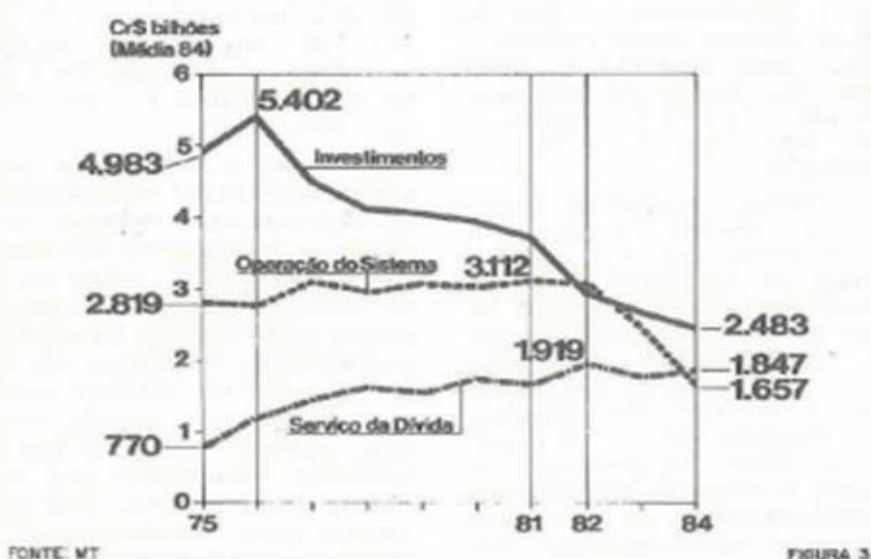


Gráfico 1: Queda no investimento rodoviário entre 1975-1984 no Brasil.
 Fonte: SEVERO, 1984, p.84 In NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica e rodovias na Amazônia Brasileira. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia**, v. 12, n. 17, p. 73, jan-jul 2016.

É também importante salientar que apesar dos vultosos investimentos nos anos de 1970 para a implantação das referidas rodovias na Amazônia, grande parte delas deixou de receber os recursos necessários para sua manutenção. Como mostra o gráfico anterior, os recursos para investimentos e manutenção reduziram-se expressivamente entre 1975-1984.

4.3 A ENGENHARIA MILITAR NA AMAZÔNIA

Nos séculos XVII e XVIII, os engenheiros portugueses, ou por eles contratados, realizaram um trabalho técnico hercúleo, construindo fortes para guarnecer o litoral e as fronteiras amazônicas (JOÃO, 2002). Esses foram os trabalhos da primeira engenharia militar que verdadeiramente atuou na Amazônia brasileira, tendo sido determinante para a posse de grande parte desse território para o Brasil.

Em 1880, o Batalhão de Engenheiros foi reorganizado para ser empregado em atividades de construção de estradas de ferro e linhas telegráficas. Destaca-se nesse período a atuação do Marechal Rondon nas diversas Comissões Telegráficas que instalaram linhas de transmissão telegráfica, ligando as fronteiras Oeste e Norte do Brasil com os principais centros políticos e econômicos do país, no Centro-Sul (JOÃO, 2002).

Em 1940, instalou-se em Porto Velho/RO uma Companhia Independente de Engenharia do Exército, tendo como obra mais importante a construção de trechos da BR-364. Essa subunidade foi pioneira da Amazônia, sendo embrião para as demais Organizações Militares que seriam implantadas a seguir na região (AVENA, 1996).

Como o autor Avena bem citou:

É inegável que o principal motivo do deslocamento de Unidades de Engenharia de Construção para a Amazônia foi o de cooperar com o desenvolvimento de tão importante área, na montagem de uma infraestrutura viária que permitiria a ocupação de tão imenso anecúmeno (AVENA, 1996, p.5).

Em 1965, foi criado o 5º Batalhão de Engenharia de Construção (5º BEC), em Porto Velho/RO. Essa nova unidade tinha como objetivo ampliar a missão da Companhia Independente de Engenharia, ligando fisicamente Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco até a fronteira com o Peru (JOÃO, 2002).

Em 1968, criou-se o 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) em Boa Vista/RR. Seu núcleo, a 1ª Companhia Especial de Engenharia, foi criada em

Manaus/AM, deslocando-se em seguida para Boa Vista. Sua missão principal era construir a BR-174, ligando os estados do Amazonas e de Roraima e, posteriormente, à Venezuela e à Guiana (AVENA, 1996).

No ano seguinte, 1969, criou-se o 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) em Cruzeiro do Sul/AC, ocupando as instalações da 8ª Companhia de Fronteira. Seu núcleo inicial foi a 3ª Companhia do 5º Batalhão de Engenharia de Construção (Porto Velho/RO) e sua missão principal foi construir o trecho da BR-364, ligando Cruzeiro do Sul até Feijó. Além disso, empenhou-se na construção do aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul, importante obra para a conexão logística da região (AVENA, 1996).

Em 1970, devido à necessidade de enquadrar os Batalhões de Engenharia de Construção recém-instalados na Amazônia (5º BEC, 6º BEC e 7º BEC), foi criado o 2º Grupamento de Engenharia em Manaus/AM, no dia 28 de julho de 1970. Na mesma ocasião, os 8º Batalhão de Engenharia de Construção – 8º BEC (Santarém/PA) e 9º Batalhão de Engenharia de Construção – 9º BEC (Cuiabá/MT) foram criados a partir da transferência dos 2º e 3º Batalhões Rodoviários, sediados em Lages/SC e Carazinho/RS, respectivamente (JOÃO, 2002). A missão principal dos 8º BEC e 9º BEC foi a instalação da BR-163 (Santarém-Cuiabá).

Em 1973, o 1º Batalhão de Engenharia de Construção (1º BEC) foi transferido de Caicó/RN para sua nova sede em São Gabriel da Cachoeira/AM. Sua missão principal era construir o trecho da BR-307 entre Cucuí e sua sede. O 1º BEC retornou para Caicó em 1983 deixando uma companhia de engenharia na região, a qual deu origem à atual 21ª Companhia de Engenharia de Construção (JOÃO, 2002).

5 BR – 174

O transporte para deslocamento e escoamento de produção da área que hoje compreende o estado de Roraima sempre foi um problema para suas populações, conforme trazido pelo pesquisador Guerra:

Os transportes constituem um sério problema para as administrações que se têm sucedido no território. As populações dos campos ficam inteiramente ilhadas, isto é, isoladas por ocasião do inverno por causa da falta de transportes. Da mesma maneira a cidade de Boa Vista com sérios problemas de abastecimento por ocasião do verão, uma vez que as ligações com Manaus se tornam difíceis e, por vezes, muito penosas (GUERRA, 1957, p. 228 apud DA SILVA OLIVEIRA, 2010, p. 53).

Antes da implantação da BR-174, a ligação com o Amazonas se dava prioritariamente por navegação ao longo do Rio Branco. Porém, o trecho entre as cidades de Caracarái e Rio Branco, cerca de 100 km, devido a obstáculos naturais (as corredeiras do Bem-Querer em Caracarái) não permitem a navegação de embarcações de maior porte durante todo o ano, o que sempre limitou o transporte fluvial entre os territórios dos atuais estados do Amazonas e de Roraima (DA SILVA OLIVEIRA, 2010).

Desde o século XIX, com a intenção de facilitar o transporte de gado dos campos de Roraima até Manaus, havia um anseio popular que fosse aberta uma estrada que interligasse esses territórios (SOUZA, 1977 apud DA SILVA OLIVEIRA, 2010, p. 54). Porém, somente nos anos de 1930, com a iniciativa dos beneditinos, iniciou-se a implantação de um pequeno trecho de Boa Vista até Mucajaí, no sentido em direção a Manaus. Contudo, devido à falta de manutenção, a estrada se tornou rapidamente intrafegável nos anos posteriores (GUERRA, 1957 apud DA SILVA OLIVEIRA, 2010, p. 54).

O Plano Rodoviário Nacional, de 1950, previu a construção da BR-17 (Manaus-Boa Vista) e da BR-71 (Boa Vista-Guyana), fato que serviu para estimular o governo do Território a continuar com sua política de colonização. Porém, os projetos não saíram do papel, a não ser um pequeno trecho da BR-17 entre Boa Vista e Caracarái. Cabe ressaltar que Caracarái, nessa época, passou a exercer um papel logístico-estratégico, sendo o ponto de ligação entre os modais fluviais e rodoviários entre Manaus e Boa Vista.

5.1 O 6º BEC E A IMPLANTAÇÃO DA BR-174

O 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) foi criado em 13 de março de 1968, tendo sido oriundo da 1ª Companhia Especial de Engenharia de Construção (Manaus/AM). Ocupou suas instalações em Boa Vista, Roraima, em fevereiro de 1969, já assinando no mesmo ano o convênio com o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) para a construção da BR-174. Essa rodovia ligaria Manaus, Caracaraí e Boa Vista, além da fronteira com a Venezuela (FIGUEIREDO, 2014a, p 151 apud SOUZA, 2021, p. 57).



Figura 2: Início das obras da BR-174.

Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC, 1970 (apud MONTEIRO, 2014, p. 38)

A implantação dessa rodovia foi um trabalho difícil para a Engenharia Militar do Exército. Como bem retratou Francisco Pontes de Araújo, operador de máquinas do 6º BEC em entrevista ao Jornal Folha de Boa Vista (2010 apud MONTEIRO, 2014, p. 38): “Quem olha a estrada hoje não tem ideia de como foi difícil fazê-la. Naquele tempo tudo era muito distante, levávamos uma semana para chegarmos ao local de trabalho e três meses para voltar e passar uns dias em casa”. Outro comentário de testemunha cita:

O maior empecilho era lançar os equipamentos para trabalhar, tinha que atravessar o rio, atravessar a selva. Para você ter ideia, tinha um comandante de pelotão que, ele mesmo, pegava o machado e cortava as árvores para fazer picada. Era um trabalho bonito, mas muito penoso (MONTEIRO, 2014, p. 38).

Dentre todas as relevantes dificuldades enfrentadas pelos pioneiros do 6º BEC, destacam-se duas que atrasaram sua execução ou mesma quase a impediram: os

ataques dos índios Waimiri-Atroari e o solo com baixa capacidade de suporte no atual Parque Nacional do Viruá.

No início da década de 1970, o Governo Federal criou uma reserva indígena para os índios Waimiri-Atroari, porém quase que ao mesmo tempo iniciou a construção da BR-174. Essa situação acarretou conflitos entre os índios, a FUNAI e os militares do 6º BEC.

O próprio presidente da FUNAI no período já indicava que era preocupante a situação dos indígenas Waimiri-Atroari e a possibilidade de conflitos com brancos, conforme relato a seguir:

Nós sabemos que vamos enfrentar, nesta região, problemas com relação aos índios. Por outro lado, também não cabe estigmatizá-los. Precisamos antes nos lembrar dos antecedentes. Sabemos e conhecemos o que os índios sofreram no passado, para procurar entendê-los e compreendê-los e preservá-los. Esta é uma tarefa que felizmente não vai ser só da FUNAI (SOUZA, 1977, p.271 apud MONTEIRO, 2014, pg.48).

O primeiro problema com os índios Waimiri-Atroari ocorreu no final de 1969, com a expedição do Padre Calleri. Esse grupo era composto de oito homens e duas mulheres e tinha como objetivo amansar os indígenas para facilitar as obras da BR-174. Porém, esses integrantes foram mortos pelos indígenas, com exceção de Álvaro Paulo, que procurou resgate e indicou posteriormente o local onde estavam os corpos dos seus companheiros (MONTEIRO, 2014).

Outra ação dos indígenas ocorreu em 1974 contra a equipe de topografia do Sargento André. Quando esses militares se aproximaram da reserva indígena Waimiri-Atroari foram atacados pelos índios, utilizando-se de flechas. Essa agressão levou a óbito todos os integrantes da equipe topográfica, com exceção de um militar. Ele não foi morto porque correu até um trator, ligou-o e, assim, afugentou os indígenas com o barulho do motor.

A seguir, segue representado a área da reserva indígena Waimiri-Atroari, cortada pela BR-174.



Mapa 4: Trecho da BR-174, destacando a reserva indígena Waimiri-Atroari.

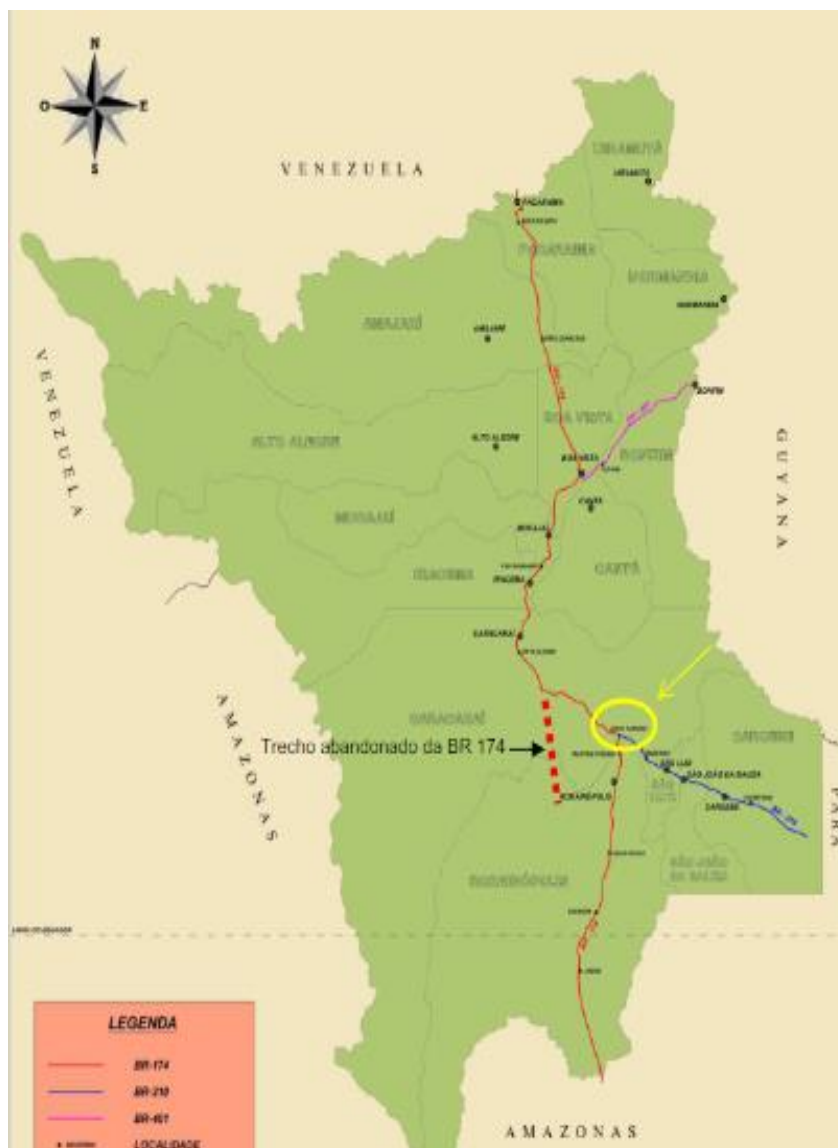
Fonte: DA SILVA OLIVEIRA, Rafael. As transformações na organização espacial do estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da BR-174. *Acta Geográfica*, v. 1, n. 1, p. 57, 2010.

Como já relatado anteriormente, a baixa capacidade de suporte do terreno de um trecho específico da BR-174, nas proximidades do Parque Nacional do Viruá, criou um empecilho técnico aos engenheiros do 6º BEC. Nessa região, o traçado original da BR-174 levou os militares a se depararem com um terreno excessivamente arenoso, que desgastava sobremaneira o material rodante dos tratores de esteira empregados na remoção da vegetação e na terraplanagem.

Segundo Souza, os engenheiros do 6º BEC tiveram que solucionar essa dificuldade executiva, levando-os a alterar o traçado inicial da rodovia, conforme extrato:

No quilômetro 588,7 (Manaus-fronteira da Venezuela), o projeto original foi alterado. A descida em linha retas às margens do Rio Branquinho, com travessia pelos rios Irauê, Anauá, Macucuaú, Jauaperi e Trairi, depois de 86 quilômetros desmatados, em face dos igarapós e alagados não pode ser concluída (SOUZA, 1977, p. 296 apud MONTEIRO, 2014, p. 41).

Essa mudança de projeto levou ao encontro prematuro das BR-174 com a BR-210, fazendo surgir a Vila Novo Paraíso, conforme verificado no círculo amarelo da imagem a seguir. Salienta-se, também, o pontilhado vermelho na imagem, retratando o trecho da BR-174 que foi abandonado.



Mapa 5: Trecho abandonado da BR-174 e Vila Novo Paraíso.
 Fonte: MONTEIRO, Elizangela Wanderlinde Quaresma. A Vila Novo Paraíso em Roraima: reflexões sobre um espaço a partir da construção da rodovia BR 174. p. 42. 2014. Dissertação de Mestrado.

Assim, as considerações civis e as características físicas do terreno, bem como as chuvas e as doenças, tiveram que ser superados para a conclusão da missão de implantação da BR-174. Quanto ao aspecto executivo, para dar maior produtividade aos trabalhos, 6º BEC dividiu seus homens em duas frentes de serviço: uma no sentido Manaus-Boa Vista e outra no sentido Boa Vista-Manaus (MONTEIRO, 2014).

Essas frentes se encontraram em 26 de dezembro de 1976, às 16h, materializando a tão almejada ligação viária entre Manaus e Boa Vista (SOUZA, 1977 apud MONTEIRO, 2014, p. 43). A construção durou cerca de sete anos, estendendo-se por volta de 971 Km, sendo 635 Km de Manaus/AM até Caracaraí-RR (SOUZA, 1977 apud DA SILVA OLIVEIRA, 2010, p. 56).

A inauguração do trecho Manaus-Boa Vista ocorreu no dia 06 de abril de 1977, com a presença do Vice-presidente da República, General Adalberto Pereira dos Santos, governadores de Amazonas e de Roraima, além de todos os comandantes militares da área, com destaque para o Ten Cel Antônio Rodrigues Mendes Ribeiro, Comandante do 6º Batalhão de Engenharia de Construção. Inaugurou-se na oportunidade o monumento “Marco do Equador”, em Rorainópolis, representando a dedicação e a resiliência dos militares do 6º BEC e, principalmente, em homenagem a todos os indígenas, os civis e os militares que deram suas vidas para verem a BR-174 construída.



Figura 3: Inauguração da BR-174.

Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC *In*: MONTEIRO, Elizangela Wanderlinde Quaresma. *A Vila Novo Paraíso em Roraima: reflexões sobre um espaço a partir da construção da rodovia BR 174.* p. 42. 2014. Dissertação de Mestrado.



Figura 4: Monumento Marco do Equador.

Fonte: Disponível em: < <https://www.hostelroraima.com.br/roteiros/6/linha-do-equador> > Acessado em: 02 jun 2022.

Conforme relato de Souza, o Vice-presidente proferiu as seguintes palavras ao cortar a fita de inauguração:

Em nome de Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Ernesto Geisel, eu apresento os meus parabéns aos Governos e ao povo do Estado do Amazonas e do Território Federal de Roraima. Foi para mim uma alegria muito grande ter podido estar hoje aqui nesta extraordinária solenidade, e estou certo de que, se o Senhor Presidente da República estivesse aqui e lesse naquela placa que está à esquerda do monumento, ele, como eu, se emocionaria. Ali estão os nomes daqueles que deram a vida pela realização dessa obra, à memória dos quais eu presto a minha homenagem e a minha gratidão. Muito obrigado (SOUZA, 1977, p. 289-290 apud MONTEIRO, 2014, p.45).

5.2 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E MILITARES NO PÓS-IMPLANTAÇÃO

A implantação da BR-174 trouxe grandes reflexos socioeconômicos e militares para todo o estado de Roraima nos anos de 1970, 1980 e 1990. Como explica Monteiro (2014, p. 111): “a construção e a pavimentação da rodovia BR 174 marcaram nova era de ocupação do estado de Roraima, pois facilitou o fluxo de pessoas e mercadorias em qualquer época do ano”.

Conforme tabela do pesquisador Vital (2015), a população do estado de Roraima quase duplicou entre 1970 e 1980. Já entre 1970 e 1991, ela mais que quintuplicou, como verifica-se:

Tabela 1 - Evolução da população de Roraima – 1960/1991

População	1960	1970	1980	1991
Urbana	12.148	17.481	48.734	140.810
Rural	16.156	23.404	30.425	76.765
Total	28.304	40.885	79.159	217.575

Tabela 2: Evolução da população de Roraima.

Fonte: VITAL, Marcos José Salgado. “Formação Socioeconômica do Estado de Roraima” In CAMPOS, Índio; CASTRO, Edna Campos de. Formação Socioeconômica da Amazônia. **Coleção Formação Regional da Amazônia**. Belém: NAEA, 2015.

Segundo Vital, esse expressivo crescimento demográfico ocorreu em razão da abertura da BR-174 e da campanha do governo do Território de Roraima (até 1988, atualmente Estado de Roraima) para atrair migrantes de outras regiões, aliados à abertura de garimpos. Com relação à atração estatal para aumentar a base demográfica de Roraima, ela se deu por meio de projetos de colonização, os quais se concentravam, em sua maioria, ao longo das rodovias recém-abertas, como a BR-210, BR-401 e com destaque a BR-174 (ARANTES, 2009 apud VITAL, 2015).

Conforme Silva (2007b, p. 129 apud MONTEIRO, 2014, p. 111), “a Rodovia BR- 174 foi comandando a localização de núcleos urbanos de acordo com o ritmo de sua construção”. A implantação da BR-174 foi importante para a economia de Roraima, que sempre foi baseada em atividades primárias. Como explicou Vital:

A economia de Roraima não apresenta uma estrutura produtiva complexa, se comparada a de outros estados brasileiros com setores produtivos mais dinâmicos. A base produtiva do estado está na agricultura (arroz, feijão, milho, mandioca e banana), na pecuária (bovinos, suínos e aves) e no extrativismo animal, vegetal e mineral (diamantes, cassiterita, molibdênio, bauxita, cobre, areia, argila, granito e ouro) (VITAL, 2015, p.548).

Conforme extrato da tabela a seguir, sobre a evolução do Produto Interno Bruto (PIB) das unidades da federação brasileiras, no período de 1970-1995, elaborada por Kasznar, verifica-se expressivo aumento.

PIB a custo de fatores por unidade da Federação — ano base: 1980
(em US\$ milhões)

Região	1970	1975	1980	1985	1990	1994	1995
Brasil	33.027	105.962	233.333	327.619	376.089	395.478	480.361
Rondônia	34	128	533	811	1.164	1.147	1.393
Acre	42	84	272	454	563	593	673
Amazonas	227	795	2.543	3.956	5.255	5.062	6.245
Roraima	6	36	99	195	338	435	673
Pará	363	1.116	3.859	4.216	5.442	5.220	6.341
Amapá	37	64	165	259	338	356	432
Tocantins	nd	nd	nd	nd	nd	nd	1.249
Norte	709	2.233	7.471	9.982	13.100	12.813	17.005

Tabela 3: PIB a custo de fatores por unidade da federação (em US\$ milhões).

Fonte: KASZNAR, Istvan Karoly. Análise da evolução do produto interno bruto (PIB) e das dívidas, por estados, 1970-95. *Revista de Administração Pública*, v. 30, n. 6, p. 150, 1996.

É importante constatar que construção da BR-174, por si só, não foi a única causa para esse expressivo aumento de riquezas, saindo de um PIB de cerca de US\$ 6 milhões em 1970 para cerca de US\$ 673 milhões em 1995, ou seja, crescimento de cerca de 11.116,66% em 25 anos. Com certeza, o aumento da população, o crescimento da agricultura, da pecuária e do extrativismo mineral também foram essenciais para esse quadro. Porém, é crível verificar que pelo nível do crescimento apresentado, aliado ao fato que a BR-174 sempre foi - e continua sendo - a principal rodovia do estado de Roraima, é mandatório inferir que ela foi fator essencial e determinante para dinamizar o transporte de riquezas de Roraima, influenciando decisivamente nesse patamar de crescimento apresentado.

Além disso, Roraima também teve um aumento expressivo de renda *per capita* de 1970 até 1995, cerca de 1.370,75%. Esse valor foi bem superior à região

Norte, que apresentou um crescimento de 587,31% no mesmo período. Segundo dados da SEPLAN, 1997, conforme tabela abaixo:

Tabela 6 - Renda *per capita* – valores absolutos – Dólares

ESPECIFICAÇÃO	ANOS						
	1970	1975	1980	1985	1990	1994	1995
RORAIMA	147	633	1.251	1.561	1.565	1.532	2.162
REGIÃO NORTE	197	485	1.271	1.318	1.277	1.073	1.354
BRASIL	355	1.006	1.961	2.502	2.560	2.541	3.028

Fonte: SEPLAN-RR (1997).

Tabela 4: Evolução da renda *per capita* de Roraima.

Fonte: RORAIMA. **Perfil do Estado de Roraima**. Boa Vista: SEPLAN, 1997.

É também relevante constatar que construção da BR-174 não foi a única causa para esse aumento de renda *per capita* da população roraimense entre os anos de 1970 e 1990. Porém, é necessário reconhecer que essa rodovia certamente dinamizou a logística do Estado, possibilitando a geração e acumulação de riquezas regionalmente. Essa prosperidade certamente se refletiu na renda *per capita* da população local, a qual se tornou superior à da região Norte após 1985.

Com relação aos aspectos militares, verifica-se que houve aumento da presença militar brasileira no estado de Roraima na segunda metade do século XX. A criação da 1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf SI), pelo Decreto Presidencial de 13 de novembro de 1991, permitiu, a partir de 1º de janeiro de 1992, que uma Grande Unidade do Exército Brasileiro se fizesse presente no extremo norte do país, conforme relatado na síntese histórica da 1ª Bda Inf SI (PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA, 2022b).

Essa Brigada é composta atualmente pelo 1º Batalhão de Infantaria de Selva (1º BIS), 7º Batalhão de Infantaria de Selva (7º BIS), 10º Grupo de Artilharia de Campanha de Selva (10º GAC SI), 1º Batalhão Logístico de Selva (1º B Log SI), 12º Esquadrão de Cavalaria Mecanizado (12º Esqd C Mec), 1º Pelotão de Comunicações de Selva (1º Pel Com SI), 32º Pelotão de Polícia do Exército (32º Pel PE) e Companhia de Comando e Apoio (Cia C Ap/1ª Bda Inf SI), conforme organograma a seguir (PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA, 2022a):



Figura 5: Organograma da 1ª Brigada de Infantaria de Selva (1ª Bda Inf SI).

Fonte: PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA, Organograma, 2022a. Disponível em: <<https://www.1bdainfsl.eb.mil.br/home/organograma.html>>. Acesso em: 02 de junho de 2022.

Todas as suas Organizações Militares (OM) estão localizadas em Boa Vista/RR, com exceção do 1º BIS que se localiza em Manaus/AM. Salienta-se que o 6º BEC, também sediado em Boa Vista, não faz parte da 1ª Bda Inf SI, subordinando-se diretamente ao 2º Grupamento de Engenharia, com sede em Manaus/AM. Com exceção do 7º BIS, que foi criado em 20 de abril de 1961, todas as demais unidades da 1ª Bda Inf SI foram criadas ou transferidas para Roraima após a conclusão da BR-174 em 1976 (DE LIMA; SENHORAS, 2021).

No tocante aos 6 (seis) Pelotões Especiais de Fronteira (PEF) que existem no Estado, subordinados ao Comando de Fronteira Roraima/7º BIS, verificou-se no histórico dessa OM que os 4º PEF (Surucucu), 5º PEF (Auaris) e 6º PEF (Uiramutã), foram criados em 1988, 1995 e 2002, respectivamente, ou seja, posteriormente à implantação da BR-174 (SÉTIMO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA, 2022).

Quanto à Força Aérea Brasileira (FAB), foi criada a Base Aérea de Boa Vista (BABV) em 15 de maio de 1984, sendo ela a mais setentrional do país. Com certeza, a BABV desempenha um papel muito relevante para a segurança do Brasil, apoiando as unidades do Exército desdobradas na fronteira, além de cumprir suas próprias missões constitucionais, conforme matéria da Revista Operacional (TRINTA ANOS de Base Aérea de Boa Vista no extremo norte do país, 2014).

É relevante atentar para o fato que a construção da BR-174 facilitou a logística militar das Forças Armadas no estado de Roraima, permitindo a partir de sua conclusão em 1976, o acréscimo de efetivos militares do Exército e da Força Aérea na área. Dessa forma, o Estado Brasileiro aumentou seu Poder Militar na região, consolidando sua soberania no extremo setentrional do país.

6 BR – 364

A abertura da rodovia Brasília-Acre (antiga BR-029 e atual BR-364) foi idealizada nos anos de 1950 no governo do Presidente Juscelino Kubistchek. Essa iniciativa buscava desbravar e povoar a Amazônia Ocidental, além de abrir uma nova fronteira agrícola para o país. A intenção de Juscelino era, portanto, abrir a via interligando inicialmente Cuiabá a Porto Velho e, em seguida, ao Acre. (RONDÔNIA, 2022).

O sistema rodoviário do Território Federal do Guaporé (criado em 1943), atual Estado de Rondônia, era praticamente inexistente, de forma semelhante ao do Território do Acre. As estradas eram carroçáveis e, devido às chuvas, tornavam-se intransitáveis em grande parte do ano. As distâncias entre as cidades não eram medidas em quilômetros, mas em horas e dias para chegar no destino (RONDÔNIA, 2022).

A consolidação do projeto da BR-29 (atual BR-364) e a criação de 2 (dois) Batalhões de Engenharia de Construção (BEC), ambos com a missão de implantar essa rodovia - o 5º BEC, em 30 de julho de 1965, sediado em Porto Velho/RO; e o 7º BEC, em 06 de junho de 1969, em Cruzeiro do Sul/AC - foram essenciais para implantar e garantir a ligação rodoviária do Acre e de Rondônia com o centro-sul do País.

6.1 O 5º BEC E O 7º BEC NA IMPLANTAÇÃO DA BR-364

O 5º BEC foi criado pelo Decreto nº 56.629, de 30 de julho de 1965, em Porto Velho/RO, pela extinção do Batalhão de Serviços de Engenharia (Campina Grande/PB) e da Comissão de Estradas de Rodagem nº 5 (Cuiabá/MT). Em dezembro de 1965, instalou-se provisoriamente em Triagem/MG, deslocando em início de 1966 para Porto Velho/RO (SOUSA, 2014).

Já em Porto Velho, organizou sua Companhia de Comando e Companhia de Equipamentos de Engenharia. Além delas, instalou suas três outras companhias de construção em: Rondônia (1ª Companhia de Construção), Abunã (2ª Companhia de Construção) e Rio Branco/AC (3ª Companhia de Construção).

Conforme seu acervo de obras, presente no livro “A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional”, o 5º BEC realizou obras da BR-364, conforme tabela abaixo (DE FIGUEIREDO, 2014, p.141-145):

ANO	OBRA/SERVIÇOS	TRECHO
1967	BR-364: projetos e estudos	Abunã- Rio Branco
	BR-364 e BR-425: 65 Km de serviços topográficos; 72 km de projetos; 95 km de locação e revestimento primário	Porto Velho – Abunã – Guajará-Mirim
1967	BR-364: 400 Km de revestimento primário	Porto-Velho – Cuiabá – Abunã – Fronteira com Peru
1968	BR- 364: implantação de 155 km e construção de obras de arte	Rio Branco – Sena Madureira
1968/ 1969	BR-364: 278 Km de trabalhos topográficos, 287 Km de projetos, 287 Km de locação.	Abunã – Rio Branco.
1970	BR-364: 407 Km de estudos e projetos	Sena Madureira – Manoel Urbano – fronteira com Peru
	BR-364: implantação de 135 Km	Abunã – Manoel Urbano
1972	BR-364: implantação de 140 Km de varadouro	Sena Madureira – Igarapé Juritipari
1972	BR-364 e BR-425: Implantação de 288 Km (entregues 150Km ao tráfego)	Abunã – Rio Branco
1974	BR-364: 100 Km de estudos geotécnicos e 40 Km de terraplenagem	Rio Branco - Feijó
1976	BR-364: 50 Km de levantamento topográfico e 15 Km de projeto geométrico	Rio Branco - Igarapé Juritipari

Tabela 5: O 5º BEC na implantação da BR-364 (trecho de Porto Velho/RO até o Igarapé Juritipari/AC).

Fonte: DE FIGUEIREDO, Washington Machado [et.al]. **A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional**. Tomo 1. 1 ed. Brasília: Departamento de Engenharia e Construção, 2014.

Ressalta-se que somente foram incluídos na tabela acima os trabalhos de levantamento, projeto e implantação, realizados pelo 5º BEC, na BR-364 (trecho de Porto Velho até as proximidades do município de Manoel Urbano/AC). Além disso, é importante esclarecer que a BR-425, que liga Abunã a Guajará-mirim, em Rondônia, foram incluídos no referido extrato da tabela, devido ao autor não separar a contabilização dos trabalhos realizados na BR-364 e na BR-425, provavelmente por terem todos sido executados pela mesma 2ª Companhia de Engenharia de Construção (5º BEC), sediada em Abunã/RO.

Salienta-se, também, que se excluiu intencionalmente os trabalhos de conservação e restauração dos trechos da BR-364, tendo em vista a delimitação de estudo deste trabalho.

Com relação ao 7º BEC, essa Organização Militar foi criada pelo Decreto Lei nº 64.600, de 6 de julho de 1969, sediada em Cruzeiro do Sul/AC (SOUSA, 2014). Decorridos sete anos da elevação do Acre à categoria de Estado e a partir de militares oriundos do 5º BEC (19 militares comandados pelo Capitão de Engenharia Lauro Augusto Andrade PASTOR Almeida), o 7º BEC nasceu com a missão de ligar o extremo ocidental da Amazônia ao Brasil.

Conforme bem retrata a Revista Comemorativa dos 50 anos do 7º BEC (2019, p.10): a criação do 7º BEC “era a concretização do sonho de um povo carente, homens humildes e simples, heróis soldados da borracha, cujas raízes são de luta em defesa do solo pátrio nas conquistas de Plácido de Castro”.

Com relação à implantação da BR-364, destaca-se trecho da mesma revista comemorativa:

Para que a história dessa rodovia não se perca, de Rio Branco até o Igarapé Jurupari foi totalmente desmatada pelo 5º BEC e implantada até o Igarapé Macapá, em Manoel Urbano/AC. De Cruzeiro do Sul ao Igarapé Jurupari foi desmatada pelo 7º BEC e implantada até o Igarapé Massipira [...]. É, portanto, uma rodovia implantada pelo Exército Brasileiro, através do 5º e 7º BEC, pioneiros na região (SÉTIMO BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO, 2019, p. 12).

Na imagem a seguir é possível identificar os cursos de água citados na revista, no trecho compreendido entre as cidades de Manoel Urbano e Feijó, ambas no Acre.

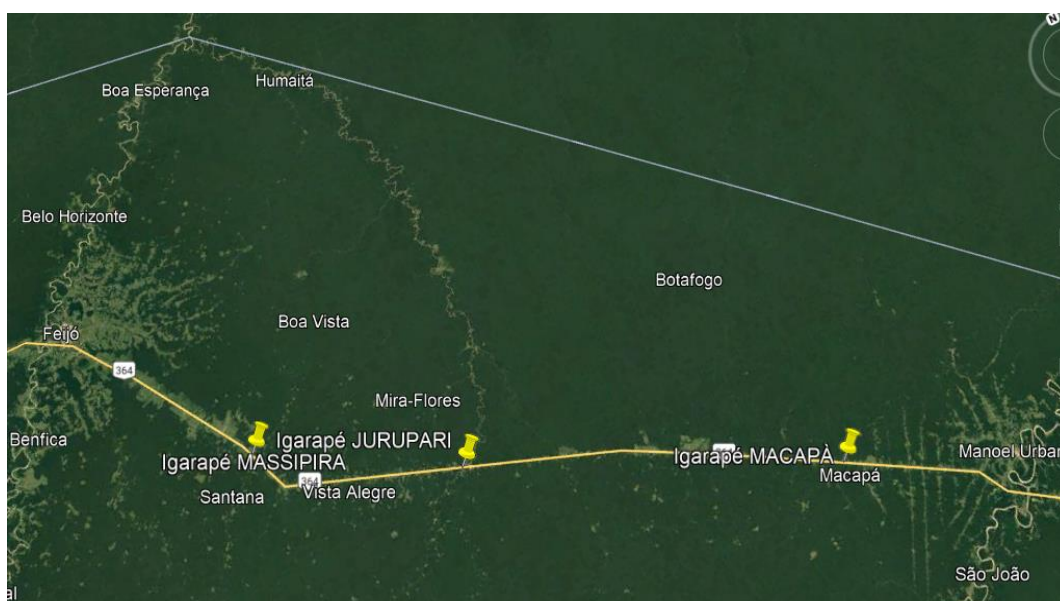


Figura 6: Localização dos igarapés Massipira, Jurupari e Macapá.
Fonte: o autor, por meio de ferramenta *Google Earth*.

Ainda a partir da revista do 7º BEC (2019, p.12):

A rodovia respeita até hoje o traçado sugerido pelo engenheiro Philúvio de Cerqueira Rodrigues, naquele memorável voo de reconhecimento de 17 de julho de 1961, margeando no geral a histórica linha Cunha Gomes que hoje serve de limite entre os estados do Acre e Amazonas. [...] O solo é totalmente argiloso, com elevada expansão e retração e com baixa capacidade de suporte. A região é bastante irrigada particularmente no vale do Purus e Juruá, são muitos rios e igarapés de grande porte por onde passa a rodovia.

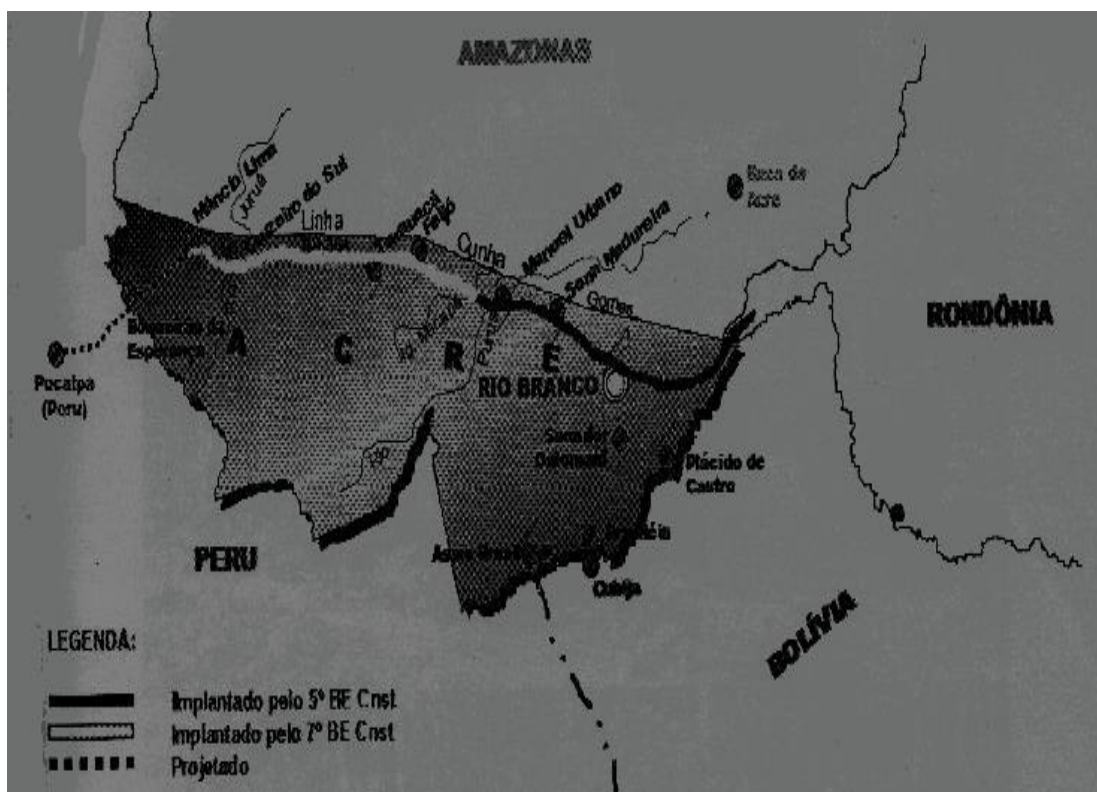


Figura 7: Delimitação dos trechos da BR-364 implantados pelo 5º BEC e 7º BEC.

Fonte: SÉTIMO BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO. **Revista Comemorativa aos 50 anos de criação**. Rio Branco: 7º BEC, 2019.

A partir do extrato de texto e da imagem anteriores, ambos da revista do 7º BEC, é possível inferir que o traçado da rodovia foi realmente executado em grande medida de forma paralela à linha Cunha Gomes, a qual separa o Acre do Amazonas. Além disso, essa rodovia foi implantada pelo 5º BEC e 7º BEC sobre um solo de baixa capacidade de suporte, o qual trouxe um grande desafio técnico, ainda mais considerando a quantidade de rios/igarapés (destaque para os rios Juruá e Purus) e o constante regime de chuvas na região.

6.2 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E MILITARES NO PÓS-IMPLANTAÇÃO

A partir dos anos de 1970, o Acre passou a atrair fluxo migratório, principalmente de paulista e sulistas, devido a incentivos dos governos militares. Esses estímulos foram implementados principalmente por órgãos federais como o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), dentro de diversos programas, como: o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLOAMAZONIA), o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria no Norte e Nordeste (PROTERRA). Além deles, destaca-se o Programa de Integração Nacional (PIN), já citado anteriormente neste trabalho, o qual possibilitou a implantação de diversas rodovias na Amazônia, dentre elas a BR-364 (MEIRELLES; CRUZ, 2009).

Como citam Neto e Nogueira (2017), a existência de minérios e a disponibilidade de terras a preços baixos foram os principais fatores que alimentaram os fluxos de migração para o Acre. Eles se organizaram espacialmente ao longo de rodovias, com destaque para a BR-364. Conforme Cardoso e Müller (1979, p. 167 apud NETO; NOGUEIRA, 2017): “ao lado da política de colonização, dos incentivos fiscais e dos possíveis projetos industriais (especialmente de exploração mineral), [...] o outro grande instrumento de que o governo dispôs na Amazônia foi a política rodoviária”.

Conforme Almeida e Ribeiro (1989 apud NETO; NOGUEIRA, 2017), o transporte rodoviário, a partir dos anos de 1970, propiciou o deslocamento de levas de migrantes e colonos dos estados de Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo e Ceará para Mato Grosso, Rondônia e Acre. Esses fluxos aumentaram nos anos de 1970 e 1980 por causa dos grandes projetos de colonização montados pelo Governo Federal, apoiados na construção de rodovias penetrantes na região. O INCRA, por meio do programa POLONOROESTE, implantou projetos de assentamento dirigido (PAD) nos municípios de Cruzeiro do Sul e Feijó, além dos projetos de assentamento rápido (PAR) em Xapuri, Brasiléia, Sena Madureira e Rio Branco (OLIVEIRA, 1989 apud NETO; NOGUEIRA, 2017).

Porém, a expansão populacional foi mais concentrada nos vales dos rios Acre e Purus. Como explica Oliveira:

Em decorrência da ocupação dos grupos do Centro-Sul, como já assinalado, a ocupação dos Vales do Purus e do Juruá seguiu padrões diferentes, a partir de 1972. Enquanto no primeiro, que compreendia então os municípios de

Brasília, Xapuri, Rio Branco e Sena Madureira, a existência de uma rede mais ampla de estradas, capitaneada pela BR-364 (Rio Branco-Porto Velho-Cuiabá-Brasília) e pela BR-317 (Rio Branco-Xapuri-Brasília), favorecia a intensificação do contato com frentes demográficas externas; o segundo, compreendendo então os municípios de Cruzeiro do Sul, Tarauacá e Feijó, achava-se permanentemente isolado, sem estradas trafegáveis e portanto, quase inacessível à penetração de migrantes de todo o tipo, inclusive pequenos e médios proprietários. Estes requisitos, condicionaram de certa forma as características da expansão demográfica e econômica, contribuindo para que no Vale do Acre-Purus predominasse a presença de pequenos e médios fazendeiros (paranaenses, paulistas, etc.), a maioria dedicados à pecuária e também a algumas culturas comerciais (OLIVEIRA, 1983, p. 72-73).

Como o autor expõe em seu comentário, a implantação da BR-364 no trecho de Rio Branco até Cruzeiro do Sul não foi finalizada com seu asfaltamento. Logo, principalmente durante os meses do inverno, a BR-364 ficava intransitável, prejudicando sobremaneira as cidades do vale do Rio Juruá, ou seja, Cruzeiro do Sul, Tarauacá e Feijó.

Mesmo o crescimento populacional tendo sido desigual em todo o Acre, nos anos de 1970, 1980 e 1990, houve expressivo aumento populacional no estado, como se observa na tabela abaixo:

Evolução da população, taxa de urbanização e crescimento populacional

Ano	Habitantes por localização			(%) Taxa de urbanização	Habitantes por sexo			(%) Taxa média geométrica
	Total	Urbana	Rural		Total	Homens	Mulheres	
1940	79.768	14.138	65.630	17,72	79.768	44.079	35.689	-
1950	114.755	21.272	93.483	18,54	114.755	-	-	-
1960	158.852	33.534	125.318	21,11	158.852	84.208	74.644	3,20
1970	215.299	59.439	155.860	27,61	215.299	112.199	103.100	3,13
1980	301.276	131.930	169.346	43,79	301.276	155.119	146.157	3,42
1991	417.718	258.520	159.198	61,89	417.718	211.574	206.144	3,01
1996	483.593	315.271	168.322	65,19	483.593	244.449	239.144	-
2000	557.526	370.267	187.259	66,41	557.526	280.983	276.543	3,29
2007 ¹	655.385	464.680	190.705	70,90	655.385	329.001	323.752	2,45
2010	733.559	532.279	201.280	72,56	733.559	368.324	365.235	2,77

Fonte: IBGE/Censo 2010; Contagem populacional (1996 e 2007).

Nota: (1) A categoria total inclui a população estimada nos domicílios fechados e nos domicílios provenientes dos setores censitários cujos arquivos foram danificados.

Tabela 6: Evolução populacional do estado do Acre.

Fonte: ACRE. **Acre em números 2017**. Rio Branco, 2017.

Conforme tabela apresentada, o número de habitantes evoluiu de 215.299, em 1970, para 557.526 em 2000, ou seja, um crescimento de cerca de 158,95%. Essa evolução demonstrou o sucesso da política de atração populacional dos governos estaduais e federais na segunda metade do século XX.

As políticas governamentais desenvolvimentistas, a dinamização logística com a construção de vias penetrantes, como a BR-364, e o aumento populacional do Acre, na segunda metade do século XX, possibilitaram o aumento do seu Produto Interno Bruto (PIB), conforme expresso na tabela a seguir:

PIB a custo de fatores por unidade da Federação — ano base: 1980
(em US\$ milhões)

Região	1970	1975	1980	1985	1990	1994	1995
Brasil	33.027	105.962	233.333	327.619	376.089	395.478	480.361
Rondônia	34	128	533	811	1.164	1.147	1.393
Acre	42	84	272	454	563	593	673
Amazonas	227	795	2.543	3.956	5.255	5.062	6.245
Roraima	6	36	99	195	338	435	673
Pará	363	1.116	3.859	4.216	5.442	5.220	6.341
Amapá	37	64	165	259	338	356	432
Tocantins	nd	nd	nd	nd	nd	nd	1.249
Norte	709	2.233	7.471	9.982	13.100	12.813	17.005

Tabela 7: PIB a custo de fatores por unidade da federação (em US\$ milhões).

Fonte: KASZNAR, Istvan Karoly. Análise da evolução do produto interno bruto (PIB) e das dívidas, por estados, 1970-95. *Revista de Administração Pública*, v. 30, n. 6, p. 150, 1996.

Verifica-se o crescimento do PIB do Acre entre 1970 e 1995 em cerca de 1.502,38%, com grande impulso entre os anos de 1975 e 1985, após a implantação da BR-364. Dessa forma, infere-se que essa rodovia não foi a única responsável pelo aumento das riquezas produzidas no Acre na segunda metade do século XX. Porém, é crível atestar que sua construção foi essencial para dinamizar a produção de riquezas na região, integrando o Acre com Rondônia e assim com o centro-sul do país.

No tocante aos aspectos militares, a presença militar das Forças Armadas do Brasil no Acre se faz predominantemente pelo Exército Brasileiro. A Marinha do Brasil não possui Organizações Militares no estado, com exceção de uma Agência Fluvial em Cruzeiro do Sul, com viés administrativo. Já a Força Aérea Brasileira não possui unidades militares no estado, sendo a defesa e apoio aéreo na região realizado pelo VII COMAR, por meio da Base Aérea de Porto Velho/RO.

O Exército Brasileiro se faz presente na região com o 61º Batalhão de Infantaria de Selva (61º BIS) em Cruzeiro do Sul/AC, além do Comando de Fronteira Acre/4º Batalhão de Infantaria de Selva (4º BIS) e do 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC), esses dois últimos com sede em Rio Branco/AC. O 7º BEC em particular, conforme já descrito nesse trabalho, foi criado em Cruzeiro do Sul em 1969, tendo sido transferido em 1992 para a capital do estado, após reorganização do Comando Militar da Amazônia. Pela sua própria destinação, é voltado para atividades

subsidiárias do Exército, como descrito em sua missão-síntese:

Executar obras de Engenharia, contribuindo para o desenvolvimento e a integração socioeconômica da Amazônia Ocidental, valorizando e habilitando os seus recursos humanos, bem como, participar das atividades da Defesa Civil em situações determinadas pelo Escalão Superior (SÉTIMO BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO, 2022).

O Comando de Fronteira Acre/4º Batalhão de Infantaria de Selva é oriundo das três companhias regionais do Acre, de 1907, sediadas nas capitais dos departamentos do Acre, Juruá e Purus. Conforme Portaria nº 231, de 17 de dezembro de 1956, a 4ª Companhia de Fronteira foi criada em Rio Branco/AC, em 1967, passando a compor o recém-criado Comando de Fronteira Acre/Rondônia. Em 1976, por meio do Decreto nº 77.804, esse Comando de Fronteira passou a se chamar 4º Batalhão Especial de Fronteira e, em 1993, recebeu a titulação Comando de Fronteira Acre/4º Batalhão de Infantaria de Selva (QUARTO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA, 2022).

Salienta-se que a atual Companhia Especial de Fronteira de Epitaciolândia do CFAC/4º BIS é oriunda do Destacamento de Brasiléia criado em 1970. Já os atuais 2º Pelotão Especial de Fronteira (2º PEF), de Assis Brasil/AC e o 3º Pelotão Especial de Fronteira (3º PEF), de Plácido de Castro/AC são oriundos de antigos destacamentos criados nessas localidades em 1973. Somente o 4º PEF (Santa Rosa do Purus/AC) foi criado posteriormente (QUARTO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA, 2022).

Com relação ao 61º BIS, ele mudou sua sede para Cruzeiro do Sul em 10 de julho de 1992, ocupando as antigas instalações do 7º BEC, que fora transferido para Rio Branco/AC. Ele era inicialmente integrante da 16ª Brigada de Infantaria de Selva, de Tefé/AM, mudando sua subordinação, a partir de 25 de março de 2013, para a 17ª Brigada de Infantaria de Selva, de Porto Velho/RO. Essa Organização Militar possui 2 (dois) Destacamentos Especiais de Fronteira – DEF, de Marechal Thaumaturgo e de São Salvador (SEXAGÉSIMO PRIMEIRO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA, 2022).

Por fim, pode-se verificar que houve aumento da presença do EB no Acre a partir das diversas transformações do CFAC/ 4º BIS e da transferência do antigo 61º Batalhão de Infantaria Motorizado (atual 61º BIS) para Cruzeiro do Sul no início dos anos de 1990, tendo os seus Destacamentos Especiais de Fronteira (DEF) sido instalados posteriormente.

7 CONCLUSÃO

O presente estudo teve o objetivo de analisar o papel desempenhado pela Engenharia Militar para a melhoria da integração, da segurança e do desenvolvimento da Amazônia, na segunda metade do século XX. Foi possível observar a partir da metodologia da pesquisa, com viés exploratório e qualitativo, que a hipótese levantada a respeito da colaboração da Engenharia Militar do Exército Brasileiro, por meio da construção das BR-174 e BR-319, para a integração dos estados de Roraima e do Acre ao restante do país, foi plenamente comprovada, tendo reflexos positivos para seus desenvolvimentos socioeconômicos e para o fortalecimento da soberania nacional na região.

A implantação da BR-174 foi essencial para integrar Roraima com as demais regiões do país. O trabalho do 6º BEC foi árduo, mas extremamente necessário para tornar possível a materialização dos objetivos do Programa de Integração Nacional dos governos militares. A BR-174 significou a chegada do desenvolvimento socioeconômico a Roraima, resolveu um secular problema logístico da região, dinamizou sua economia e atraiu migrantes de diversas partes do país, os quais multiplicaram sua população e sua produção de riquezas. Destaca-se que até os dias atuais, a BR-174 é a mais importante via que liga Roraima com o Amazonas e, a partir daí, com o restante do país, sendo a artéria viária principal do extremo setentrional do país, ligando o Brasil com a Venezuela. Salienta-se, também, que o Estado Brasileiro, após a criação dessa rodovia, ampliou significativamente a presença militar na região, principalmente com a criação da 1ª Brigada de Infantaria de Selva e da Base Aérea de Boa Vista.

Já com relação a construção da BR-364, em seu trecho de Porto Velho até Cruzeiro do Sul, verifica-se que sua implantação foi essencial para integrar o Acre com Rondônia e, a partir daí, com o centro-sul do país. O trabalho sinérgico do 5º BEC e do 7º BEC, conforme descrito nesse trabalho, tiraram o Acre do seu isolamento histórico. Mesmo sem a completa pavimentação do trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, é necessário reconhecer que o vale do rio Acre e do rio Purus foram significativamente afetados pela implantação da BR-364. Ela dinamizou a economia acreana, atraiu migrantes principalmente do centro-sul do país, aumentou seu crescimento populacional e seu Produto Interno Bruto. A semelhança da BR-174 para Roraima, a BR-364 é ainda a principal via rodoviária do Acre, sendo essencial para a logística e para o abastecimento do extremo ocidental da Amazônia. Cabe salientar que o Estado

Brasileiro, após a implantação dessa rodovia, aumentou a presença militar na região, principalmente com a transferência do 61º BIS para Cruzeiro do Sul/AC.

A presente pesquisa foi relevante para a sociedade, pois mostrou a importância do trabalho dos militares da Engenharia do Exército Brasileiro (EB) para a integração nacional e para o desenvolvimento da Amazônia. Para o campo de estudo, esse trabalho contribuiu para aumentar a pesquisa sobre a participação do EB nas ações voltadas para o desenvolvimento e para a integração da Amazônia, na segunda metade do século XX. Já para o próprio Exército Brasileiro, ela fortalece a mensagem já difundida no seio da Força, que a Engenharia do EB contribuiu sobremaneira para o desenvolvimento e para a integração nacional no final do século passado, exemplificando-se com a implantação das BR-174 e BR-364 nos estados de Roraima e do Acre.

É preciso reconhecer, porém, que esse trabalho foi realizado em tempo reduzido e que não foram realizadas pesquisas de campo ou entrevistas. Entretanto, para reduzir o impacto dessas limitações, ressalta-se que a referida pesquisa não privilegiou fontes, buscando sempre diversificá-las, conforme referências bibliográficas. Além disso, buscou-se privilegiar, sempre que possível, a busca de autores/pesquisadores com profundo saber, mensurados pelos números de citações de seus trabalhos acadêmicos.

Sugere-se que pesquisas futuras sejam feitas sobre a BR-163 que liga Santarém/PA a Cuiabá/PA, rodovia implantada pelo 8º Batalhão de Engenharia de Construção (Santarém/PA) e pelo 9º Batalhão de Engenharia de Construção (Cuiabá/MT), de forma semelhante a BR-364 pelos 5º BEC e 7º BEC.

Por fim, considera-se que os objetivos propostos pelo trabalho foram plenamente alcançados. A metodologia aplicada foi adequada e os dados obtidos tornaram possível responder o questionamento da pesquisa e validar a hipótese levantada para sua solução. Assim, pode-se afirmar que a Engenharia Militar do EB construiu as BR-174 e BR-364, integrando os estados de Roraima e do Acre às demais regiões do Brasil, o que tornou possível seus avanços socioeconômicos e o fortalecimento da soberania brasileira na Amazônia.

REFERÊNCIAS

ACRE. **Acre em números 2017**. Rio Branco: Governo do Acre, 2017.

ADONIAS, Isa. **A cartografia da região amazônica**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 1963. *In* BARBOSA, Reinaldo Imbrozio. *Ocupação Humana em Roraima. I. Do Histórico Colonial ao Início do Assentamento Dirigido*. Volume 9, Número 1, p. 123-144, 1993.

AVENA, Ítalo Fortes. **A engenharia militar de construção do Exército Brasileiro na Amazônia. Uma visão prospectiva**. 1996. 19f. Ensaio – Escola de Comando e Estado-Maior, Rio de Janeiro, 1996.

BARBOSA, Reinaldo Imbrozio. **Ocupação Humana em Roraima. I. Do Histórico Colonial ao Início do Assentamento Dirigido**. Volume 9, Número 1, p. 123-144, 1993.

BENTO, Cláudio Moreira. **General de Divisão Carlos de Meira Mattos**. Academia de História Militar Terrestre do Brasil, 2007. Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br/mmattos.htm>>. Acesso em: 28 de maio de 2022.

BEZERRA, Maria José. **Invenções do Acre: de território a estado-um olhar social**. 2005. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

BRASIL. **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: 31 de maio de 2022.

BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da Floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. Manaus: EDUA, 2006. *In* NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Geopolítica e rodovias na Amazônia Brasileira. Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia**, v. 12, n. 17, pg. 55-83, jan-jul 2016. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6413/3366>>. Acesso em: 29 de março de 2022.

CAMPOS, Índio; CASTRO, Edna Campos de. **Formação Socioeconômica da Amazônia. Coleção Formação Regional da Amazônia**. Belém: NAEA, 2015.

COSTA, Fernando Antônio Neves da. **Os Batalhões de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro. Históricos, Atualidades e Perspectivas**. 1987. 86 f. Monografia (Especialização) - Curso da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, ECEME, Rio de Janeiro, 1987.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Elementos de teoria geral do Estado**. Saraiva, 1998.

DA SILVA, Michel Pereira et al. **Uma Geografia Militar e uma nova versão interpretativa territorial para a Amazônia. Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 1, n. 1, p. 55-67, 2019.

DA SILVA OLIVEIRA, Rafael. As transformações na organização espacial do estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da BR-174. **Acta Geográfica**, v. 1, n. 1, p. 45-65, 2010.

DE FIGUEIREDO, Washington Machado [et.al]. **A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional**. Tomo 1. 1 ed. Brasília: Departamento de Engenharia e Construção, 2014.

DE JESUS MORAIS, Maria. **O processo de urbanização do estado do Acre-Brasil**. CEP, v. 69, p. 900.

DE LIMA GOMES, Marcos; SENHORAS, Elói Martins. **Poder militar na Amazônia: Estudo de caso da 1ª Brigada de Infantaria de Selva**. Editora IOLE, 2021.

DUTRA, Carlos Antônio Limeira. **A institucionalização do Sistema de Obras de Cooperação do Exército Brasileiro em serviços de infraestrutura no país – uma proposta**. 2017. 62 f. Monografia – Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2017.

FREITAS, Aimberê. **Geografia e História de Roraima**. Boa Vista: IAF, 2017.

FREITAS, JORGE MANUEL DA COSTA. **A Escola Geopolítica Brasileira**. Rio de Janeiro: Bibliex – Biblioteca do Exército, 2004.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HALL, Antony L. **Amazônia: desenvolvimento para quem?** Desmatamento e conflito social no programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: Zahar, 1991. *In* NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica e rodovias na Amazônia Brasileira. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia**, v. 12, n. 17, pg. 55-83, jan-jul 2016. Disponível em: <<https://ojs.ufgdedu.br/index.php/anpege/article/view/6413/3366>>. Acesso em: 29 de março de 2022.

JOÃO, Marcelo Pagotti. **Apoio ao movimento na Amazônia. Estrutura, missões e emprego da arma de engenharia naquela área**. 2002.130f. Dissertação (Mestrado) – Escola de Comando e Estado-Maior, Rio de Janeiro, 2002.

KASZNAR, Istvan Karoly. Análise da evolução do produto interno bruto (PIB) e das dívidas, por estados, 1970-95. **Revista de Administração Pública**, v. 30, n. 6, p.143-17, 1996.

LEÃO, Edésio Meneses. **A participação das unidades de Engenharia de Construção na integração da Região Amazônica Brasileira do período dos Governos Militares aos dias atuais**. 2019. 70 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares) – Escola de Comando e Estado-Maior, Rio de Janeiro, 2019.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e modernidade: a geopolítica brasileira**. Rio de Janeiro: BIBLIX, 2002.

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

MEIRELLES, Mário Sérgio; CRUZ, Sávio Pereira. **Ocupação populacional do Acre**. 2009. Disponível em: <<https://www.ebah.com.br/content/ABAAA2BoAH/ocupacao-populacional-acre>>. Acesso em: 16 de junho de 2022.

MELLO, Alex Fiúza; COSTA, Eduardo José Monteiro da. A Amazônia e a Problemática do Subdesenvolvimento: uma análise da visão de Celso Furtado.

Cadernos CEPEC, v.1, nº 3, abril 2012. Disponível em: <<https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/cepec/article/download/6770/5362>>. Acesso em: 15 de abril de 2022.

MONTEIRO, Elizangela Wanderlinde Quaresma. **A Vila Novo Paraíso em Roraima: reflexões sobre um espaço a partir da construção da rodovia BR 174**. Dissertação de Mestrado. Centro Universitário UNIVATES, Lajeado, 2014.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364. **Revista de Geopolítica**, v. 8, nº 2, pg. 48-62, jul/dez 2017. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/view/175>>. Acesso em: 30 de março de 2022.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica e rodovias na Amazônia Brasileira. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia**, v. 12, n. 17, pg. 55-83, jan-jul 2016. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6413/3366>> Acesso em: 29 de março de 2022.

NETO, Vitale Joanoni; NETO, Regina Beatriz Guimarães. A Amazônia e a política de Integração Nacional. **Diálogos Latinoamericanos**, v. 18, n. 26, p. 14-14, 2017.

OLIVEIRA, Marilda Maia. **A penetração capitalista no Acre e o emprego industrial em Rio Branco**. Liana Maria Carleial de Casimiro. 206 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Mestrado em Economia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1983.

PASQUINO, Gianfranco. “Integração” In BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1ª Ed, 1998.

PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA. **Organograma**. Boa Vista, 2022a. Disponível em: <<https://www.1bdainfsl.eb.mil.br/home/organograma.html>>. Acesso em: 02 de junho de 2022.

PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA. **Síntese histórica da 1ª Bda Inf SI**. Boa Vista: 1ª Bda Inf SI, 2022b. Disponível em:

<https://www.1bdainfsl.eb.mil.br/home/sintese_historica.html>. Acesso em: 02 de junho de 2022.

QUARTO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA. **Histórico**. Rio Branco: 4º BIS, 2022. Disponível em: <<https://www.4bis.eb.mil.br/historico.html>>. Acesso em: 17 de junho de 2022.

RONDÔNIA. **Histórico Institucional do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes de Rondônia**. Porto Velho: DER/RO, 2022. Disponível em: <transparencia.der.ro.gov.br/institucional/Historico>. Acesso em: 16 de junho de 2022.

RORAIMA. **Perfil do Estado de Roraima**. Boa Vista: Secretaria de Planejamento do Estado de Roraima, 1997.

SERÁFICO, José; SERÁFICO, Marcelo. A Zona Franca de Manaus e o capitalismo no Brasil. **Estudos avançados**, v. 19, p. 99-113, 2005.

SÉTIMO BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO. **Missão do 7º Batalhão de Engenharia de Construção**. Rio Branco: 7º BEC, 2022. Disponível em: <<https://www.7bec.eb.mil.br/missao.html>>. Acesso em: 17 de junho de 2022.

SÉTIMO BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO. **Revista Comemorativa aos 50 anos de criação**. Rio Branco: 7º BEC, 2019.

SÉTIMO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA. **Histórico do 7º Batalhão de Infantaria de Selva**. Rio Branco: 7º BIS, 2022. Disponível em: <<https://www.7bis.eb.mil.br/historico.html>>. Acesso em: 02 de junho de 2022.

SEXAGÉSIMO PRIMEIRO BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA. **Histórico do 61º Batalhão de Infantaria de Selva**. Cruzeiro do Sul: 61º BIS, 2022. Disponível em: <<https://www.61bis.eb.mil.br/his.html>>. Acesso em: 17 de junho de 2022.

SILVA, Golbery do Couto e. **Conjuntura Política Nacional: o Poder Executivo e geopolítica do Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

SOUSA, Milton Maciel de Sousa. **Uma análise histórica da engenharia de construção no desenvolvimento da Amazônia Ocidental**. 2014. 40f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização). Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2014.

SOUZA, Fábio Renan Azevedo de. **A criação do 2º Grupamento de Engenharia e os reflexos para o desenvolvimento da região amazônica**. 2021. 87f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização). Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2021.

TRINTA ANOS de Base Aérea de Boa Vista no extremo norte do país. **Revista Operacional**, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.revistaoperacional.com.br/30-anos-da-base-aerea-de-boa-vista-no-extremo-norte-do-pais/>>. Acesso em: 02 de junho de 2022.

VIANA, Rosana Lima; FREITAS, Carlos Machado de; GIATTI, Leandro Luiz. Saúde ambiental e desenvolvimento na Amazônia legal: indicadores socioeconômicos, ambientais e sanitários, desafios e perspectivas. **Saúde e Sociedade**, v. 25, p. 233-246, 2016.

VITAL, Marcos José Salgado. "Formação Socioeconômica do Estado de Roraima" *In* CAMPOS, Índio; CASTRO, Edna Campos de. Formação Socioeconômica da Amazônia. **Coleção Formação Regional da Amazônia**. Belém: NAEA, 2015.