

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

TC Eng **VICENTE DA SILVA COSTA**

**Os desafios enfrentados pelo 6º BEC na construção da
BR-174 e sua importância para o Estado de Roraima**



Rio de Janeiro
2023

TC Eng **VICENTE** DA SILVA COSTA

Os desafios enfrentados pelo 6º BEC na construção da BR-174 e sua importância para o Estado de Roraima

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, como pré-requisito para matrícula no Curso de Especialização em Ciências Militares, com ênfase em Defesa.

Orientador: Maj Eng HERMES LEONARDO MORAIS **FAIOLO** SILVA

Rio de Janeiro
2023

C838d Costa, Vicente da Silva

Os desafios enfrentados pelo 6º BEC na construção da BR-174 e sua importância para o Estado de Roraima. / Vicente da Silva Costa. - 2023.

53 f. : il. ; 30 cm.

Orientação: Hermes Leonardo Morais Faiolo Silva
Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares)—Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2023.

Bibliografia: f. 50-53

1. Amazônia. 2. BR-174. 3. 6º BEC. 4. Engenharia Militar. I Título.

TC Eng **VICENTE** DA SILVA COSTA

Os desafios enfrentados pelo 6º BEC na construção da BR-174 e sua importância para o Estado de Roraima

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 Nacional.

Aprovado em ____ de _____ de 2023.

BANCA EXAMINADORA

HERMES LEONARDO MORAIS FAIOLO SILVA – Maj Eng - Presidente
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

LEONARDO HENRIQUE MOREIRA – Maj QEM - Membro
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

PAULO COMUNALE – Maj Int - Membro
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

Dedico este trabalho à minha esposa Érica
e ao meu filho Vicente Neto.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo dom da vida, por todas as provações e pelas bênçãos concedidas todos os dias.

À minha família, pelo suporte, incentivo, fonte de motivação, apoio e compreensão em todos momentos em que estive ausente me dedicando a este trabalho.

Ao meu orientador, pela atenção dispensada e pelo direcionamento preciso com muito profissionalismo, que contribuiu e possibilitou a conclusão deste trabalho.

“Sabemos que há algo muito importante a ser feito; algo sólido e que influirá profundamente no futuro da Amazônia e do Brasil; mas será alguma coisa que, uma vez concluída, dará a cada um de nós, no fim da vida, o direito de dizer, com o mais justo, o mais puro e mais tranquilo orgulho: EU NÃO VIVI EM VÃO!”

Cel Weber – Cmt 5º BEC

RESUMO

Esta pesquisa visa descrever o processo de implantação da rodovia BR-174 na Região Amazônica, em especial no estado de Roraima, destacando os desafios enfrentados pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) durante essa empreitada. A metodologia utilizada baseou-se em pesquisa qualitativa, com análise de fontes bibliográficas, documentais, dados de entrevistas e diários de campo. A região Amazônica possui grande importância para o Estado Brasileiro devido à sua extensão territorial, posição estratégica, recursos hídricos e energéticos, bem como sua vasta biodiversidade. No entanto, essa região desperta interesses diversos e cobiça, exigindo uma atenção especial por parte do Brasil. Inicialmente, a ocupação da região foi marcada pela falta de uma política social e econômica adequada. O desenvolvimento da infraestrutura de transporte foi crucial para a ocupação, desenvolvimento e integração da região com o restante do país. As Organizações Militares de Engenharia de Construção desempenharam um papel importante nesse processo, implantando, mantendo e conservando rodovias e aeroportos que interligam e promovem o desenvolvimento local. A integração nacional trouxe benefícios econômicos e sociais para a região Amazônica, com o surgimento e crescimento de cidades e o aumento do comércio regional e nacional. Além disso, o desenvolvimento da infraestrutura de transporte contribuiu para a manutenção da estratégia de presença do Exército Brasileiro na Amazônia, garantindo a soberania nacional. Além disso, para contextualizar o processo de abertura da rodovia, recorreremos aos conceitos de desenvolvimento e integração da Geopolítica brasileira da década de 1970. Este trabalho busca, assim, contribuir para o registro da história da construção da BR-174 e para a compreensão dos desafios enfrentados pelas equipes de construção e os impactos da implantação da rodovia na região.

Palavras-chave: Amazônia; BR-174; 6º BEC; Engenharia Militar.

RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo describir el proceso de implementación de la carretera BR-174 en la Región Amazónica, principalmente en el estado de Roraima, destacando los desafíos enfrentados por el 6º Batallón de Ingeniería de la Construcción (6º BEC) durante la ejecución de la tarea. La metodología utilizada se basó en una investigación cualitativa, con análisis de fuentes bibliográficas, documentos, entrevistas y diarios de campo. La región amazónica es de gran importancia para el Estado brasileño por su extensión territorial, posición estratégica, recursos hídricos y energéticos, así como por su vasta biodiversidad. Por ello, despierta diversos intereses, exigiendo especial atención de Brasil. Inicialmente, la ocupación de la región estuvo marcada por la falta de una política social y económica adecuada. Las obras de infraestructura de transporte fueron cruciales para la ocupación, desarrollo e integración de la región con el resto del país. Los Elementos Militares de Ingenieros de Construcciones jugaron un papel importante en este proceso, implementando, manteniendo y conservando carreteras y aeropuertos que interconectan y promueven el desarrollo local. La integración nacional trajo beneficios económicos y sociales a la región amazónica, posibilitando el surgimiento y crecimiento de las ciudades y el aumento del comercio regional y nacional. Además, el desarrollo de la infraestructura de transporte contribuye a mantener la estrategia de presencia del Ejército en la Amazonía, garantizando la soberanía nacional. Para contextualizar el proceso de las obras mencionadas, se recurrió además a los conceptos de desarrollo e integración de la Geopolítica brasileña en la década de 1970. Este trabajo tiene como finalidad contribuir al registro histórico de la construcción de la BR-174 y la comprensión tanto de los desafíos enfrentados por los equipos de construcción como de los impactos de la implementación de la carretera en la región.

Palabras clave: Amazonía; BR-174; 6º BEC; Ingeniería Militar.

LISTAS DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1 - Mapa da Amazônia Legal..... | 26 |
| Figura 2 - Antigas Instalações do 6º BEC (1969) | 31 |
| Figura 3 - Início das Obras da Rodovia BR 174..... | 34 |
| Figura 4 - Mapa de Localização da Rodovia BR-174 no Estado de Roraima..... | 37 |
| Figura 5 - Inauguração da BR-174..... | 39 |
| Figura 6 - Marco da Linha do Equador BR-174..... | 40 |
| Figura 7 – Marco da Linha do Equador BR-174 (2022)..... | 41 |
| Figura 8 - Placa em homenagem àqueles que deram a vida pela realização da BR-174..... | 41 |
| Figura 9 - Transporte Fluvial dos Equipamentos..... | 43 |
| Figura 10 - Encontro das frentes Norte e Sul..... | 45 |

LISTAS DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|-------|--|
| AM | Amazonas |
| BE | Batalhão de Engenharia de Construção |
| BR | Brasil |
| DEC | Departamento de Engenharia e Construção |
| DNER | Departamento Nacional de Estradas de Rodagem |
| DNIT | Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes |
| DOC | Diretoria de Obras de Cooperação |
| END | Estratégia Nacional de Defesa |
| EB | Exército Brasileiro |
| ONG | Organizações Não-Governamentais |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| PIN | Programa de Integração Nacional |
| RO | Rondônia |
| RR | Roraima |
| SUDAM | Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia |
| SPVEA | Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUÇÃO | 13 |
| 1.1 O PROBLEMA | 15 |
| 1.2. OBJETIVOS..... | 15 |
| 1.2.1 OBJETIVO GERAL | 16 |
| 1.2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 16 |
| 1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO..... | 16 |
| 1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO | 16 |
| 2 METODOLOGIA | 18 |
| 2.1 TIPO DE PESQUISA | 18 |
| 2.2 COLETA DE DADOS..... | 18 |
| 2.3 TRATAMENTO DOS DADOS..... | 19 |
| 2.4 LIMITAÇÕES DO MÉTODO..... | 19 |
| 3. O CONTEXTO DA AMAZÔNIA BRASILEIRA DURANTE O PERÍODO MILITAR | 20 |
| 3.1 O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL | 20 |
| 3.2 GEOPOLÍTICA NA AMAZONIA | 24 |
| 3.3 A ATUAÇÃO DO EXÉRCITO NA INTEGRAÇÃO NACIONAL | 27 |
| 4. ENGENHARIA MILITAR | 29 |
| 4.1 HISTÓRICO DO 6º BEC E A BR-174 | 30 |
| 5. CONTEXTO HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-174 | 34 |
| 5.1 A IMPORTANCIA DA BR-174 FEITA PELO 6º BEC PARA RORAIMA..... | 34 |
| 5.2 OS DESAFIOS SUPERADOS PELO 6 BEC PARA A CONSTRUÇÃO DA BR-174..... | 42 |
| 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 47 |
| 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 50 |

1. INTRODUÇÃO

A construção da BR-174, importante rodovia que liga o Estado de Roraima ao restante do país, representou uma grande instigação para o 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC). Nesse sentido, o presente estudo visa identificar os desafios enfrentados pelo 6º BEC durante a implantação da BR-174, bem como as estratégias adotadas para superá-los e as consequências dessa construção para a região amazônica brasileira e, em particular, para o estado de Roraima.

A área terrestre do Brasil é de aproximadamente 8,5 milhões de km², enquanto suas águas sob jurisdição totalizam 4,5 milhões de km². O país faz fronteira com 9 países na América do Sul, além da Guiana Francesa, um território ultramarino francês, totalizando uma extensão de fronteira de 16.866 km.

A Amazônia brasileira, tal como é definida em Lei (chamada Amazônia Legal), representa cerca de 60% do território nacional. Abrange as seguintes unidades políticas: estados do Amazonas, Pará, Tocantins (parte integrante do território de Goiás até 1988), Acre, Amapá, Roraima, Rondônia (sob a condição de Territórios Federais até a Constituição de 1988), parte do estado de Mato Grosso (ao norte do paralelo 16º) e parte do estado do Maranhão (a oeste do meridiano 44º). Na década de 1960, este vasto território era habitado por apenas 4% da população total do país (MACIEL, 2020).

No início do século XX foram iniciados os primeiros esforços de integração da Amazônia com o restante do país. A instalação das linhas telegráficas ao longo do trajeto Mato Grosso e Amazonas foi um importante ponto de partida para o desenvolvimento regional daquela área remota.

Na segunda metade do século XX, ocorreu um processo de exploração da Amazônia por meio da construção de estradas que permitiram a conexão da floresta tropical com as áreas mais desenvolvidas do Brasil. A região amazônica foi integrada ao restante do país por meio de diversas ligações rodoviárias construídas nas décadas de 1960 e 1970 (MACIEL, 2020).

A implantação da BR-174 foi um dos vetores de integração da Região Amazônica Brasileira, e sua construção teve um grande impacto socioeconômico na região. Dessa forma, destaca-se a importância da infraestrutura rodoviária para a integração e desenvolvimento socioeconômico da Região Amazônica Brasileira, bem

como para a valorização do trabalho dos militares que atuaram na construção da BR-174, em especial do 6º Batalhão de Engenharia de Construção.

A Região Amazônica é uma área vasta e complexa, caracterizada por uma grande biodiversidade, vastas extensões de florestas tropicais, rios e comunidades remotas. Sobre a abertura da Rodovia BR-174:

além de propiciar a ligação via terrestre entre o Estado de Roraima, o Estado do Amazonas e posteriormente aos países que se encontram ao Norte do Estado de Roraima, também tendia a possibilitar a colonização do Estado de Roraima, até então esparsamente povoado por não índios, pois Roraima era um estado de difícil acesso, a única forma de chegar ao local antes da construção da Rodovia BR-174 era por meio fluvial, via rio Branco, importante rio da Bacia Amazônica, no entanto, nem todos os trechos do rio Branco eram navegáveis, dificultando assim o fluxo de pessoas e mercadorias. (MONTEIRO; LAROQUE, 2018, p.71)

No que tange a Política de Integração Nacional, sob os governos militares, faz-se necessário esclarecer que:

não foi resultado de uma demanda interna, reivindicada pelos agentes históricos que habitam o território amazônico, ou mesmo do reconhecimento por parte das populações da necessidade de implantação de serviços públicos para melhor atendê-las. Deve-se analisá-la como resultado de uma posição política do Estado, num quadro de mudanças que começou a ser produzido no cenário político nacional e internacional, principalmente, a partir do final da Segunda Guerra Mundial, com o avanço da guerra fria. A Amazônia passou a ser vista como vital para a segurança nacional. As forças armadas, em sintonia com diversos setores empresariais e amplas parcelas da classe política, trataram de alinhar o Brasil, no âmbito das disputas e dos conflitos políticos mundiais, às determinações do bloco capitalista ocidental, tomando o bloco soviético como principal antagonista, mentor dos grupos de esquerda na América Latina. Nos discursos militares, inicialmente a partir da Escola Superior de Guerra (ESG), em especial nos escritos do General Golbery do Couto e Silva, a efetiva integração econômica da Amazônia aos centros produtivos mais dinâmicos do país foi apresentada, de acordo com ele, como um imperativo à política de segurança nacional (NETO; NETO, 2017, p.147).

A infraestrutura da Região Amazônica pode ser considerada deficiente quando comparada às demais regiões do país. As grandes distâncias entre os poucos polos de desenvolvimento e a vultuosidade da floresta e rios são obstáculos que dificultam sobremaneira a ligação da Amazônia com outros locais (ROCHA, 2022).

Sendo assim, é importante ressaltar que essa falta de infraestrutura é um problema antigo na região e afeta diversos setores, como o transporte, a energia e a comunicação. Esses problemas também contribuem para a dificuldade de acesso aos

serviços básicos, como saúde e educação, e para o aumento das desigualdades sociais e econômicas na região.

Segundo Figueiredo (2014), em sua pesquisa sobre as atividades relacionadas à construção da BR-174, a execução dessa estrada na década de origem foi uma verdadeira saga que envolveu sacrifício, coragem, determinação, arrojo e patriotismo. Destaca que essa obra desempenhou um papel fundamental na integração do Norte do Brasil com os demais estados brasileiros e com o exterior. Para superar esse desafio, foram utilizados todos os recursos disponíveis na construção das rodovias BR-174 e BR-401.

Localizado no extremo Norte do Brasil, o estado de Roraima é uma das 27 unidades federativas do país. A ocupação deste território deu-se a partir de aldeamentos indígenas entre 1775 e 1777, mas somente em 1962 foi transformado em Território Federal de Rio Branco, e anos mais tarde em 1988, com a promulgação da Constituição Federal, o Território Federal de Roraima foi elevado à categoria de estado membro da federação.

1.1 PROBLEMA

Desta forma, tendo em vista a precariedade de ligações terrestres existentes em meados do século XX, bem como importância geoeconômica dessa região para o país, tudo isso levou a formulação do seguinte problema:

Quais os desafios enfrentados pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) durante a implantação da BR-174, bem como a importância para Roraima dessa rodovia que foi um dos vetores de integração da Região Amazônica Brasileira, em especial do estado de Roraima?

1.2 OBJETIVOS

Nesta seção, serão expostos o objetivo geral e os objetivos específicos. O objetivo geral representa o resultado desejado e aborda problema de pesquisa. Por sua vez, os objetivos específicos são metas intermediárias e balizadoras a serem alcançados, com o intuito de se chegar ao objetivo geral.

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar os desafios enfrentados pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção durante a construção da BR-174.

1.2.2 Objetivos Específicos

Com a finalidade de se analisar a atuação do Batalhão Simón Bolívar, durante a implantação da BR-174, foram levantados os seguintes objetivos específicos:

- a. Interpretar os objetivos do Programa de Integração Nacional, do Governo do Presidente Médici, para a região Amazônica;
- b. Descrever a importância da criação do 6º Batalhão de Engenharia de Construção para o Estado de Roraima.
- c. Identificar os principais desafios enfrentados pelo Batalhão Simón Bolívar durante a construção da BR-174 e sua importância para o estado de Roraima.

1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

Com o intuito de permitir uma abordagem exequível e atender os objetivos propostos, esse projeto de pesquisa foi delimitado pela atuação do 6º BEC durante o período da implantação da BR-174.

Dessa forma, a linha de pesquisa buscará levantar dados e informações sobre a construção da estrada, dando-se ênfase no processo histórico e geopolítico de ocupação da região. Não será alvo de estudo outras eventuais obras executadas pelo Batalhão Simón Bolívar durante o período.

1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

O referido estudo tem sua devida importância pelo fato de existirem poucas fontes de consultas específicas sobre a epopéia da implantação da BR-174, no âmbito do Exército Brasileiro.

Desse modo, essa pesquisa poderá servir de subsídio para trabalhos futuros, como fonte de consulta e de parâmetros, além de contribuir para o entendimento de como essa importante via de transporte pode melhorar a conectividade nacional, promovendo a integração de diferentes regiões do Brasil.

2. METODOLOGIA

Esta seção objetiva delinear a maneira que se pretende percorrer para solucionar o problema, bem como definir o tipo de pesquisa que será realizada, os meios utilizados para a coleta de dados, o instrumento utilizado para o tratamento dos dados adquiridos e limitação do método.

2.1 TIPO DE PESQUISA

Essa pesquisa será qualitativa, uma vez que privilegiará relatos e análises de documentos para entender o problema de uma forma mais profunda. Seguindo a taxionomia de Vergara (2009), essa pesquisa será além de qualitativa, descritiva, explicativa, bibliográfica e documental. Serão utilizadas as técnicas de pesquisa documental e bibliográfica. Assim, a pesquisa tem caráter descritivo e qualitativo, por considerar que ela possibilita compreender e aprofundar as construções sócio-históricas e processos de mudança em relação às temáticas que envolveram a construção da BR 174. A pesquisa apoia-se, também, em revisões bibliográficas de artigos científicos, doutrinas e obras que discutam sobre a importância da BR-174 para integração Roraima ao restante do país. Ademais, serão utilizados dados públicos constantes na internet como forma de reunir material pertinente ao tema em questão.

2.2 COLETA DE DADOS

Esta pesquisa realizará o levantamento de dados por meio de pesquisa bibliográfica em diversas fontes literárias, tais como livros, revistas especializadas, jornais, artigos, internet, monografias, teses, dissertações e relatórios especializados, com ênfase na busca de dados pertinentes ao assunto através de fontes confiáveis.

As consultas serão realizadas nas principais fontes de pesquisa de trabalhos acadêmicos, como as plataformas digitais do Google Acadêmico, Scielo Biblioteca Digital do Exército e EB Revistas.

Neste momento, serão selecionados os documentos que irão contribuir para a solução do problema do presente trabalho.

2.3 TRATAMENTO DOS DADOS

O tratamento dos dados será feito, inicialmente, por meio de uma organização dos dados com o objetivo de tornar operacionais e sistematizar as ideias iniciais, de forma que se possa conduzir um plano de análise dos dados obtidos.

Na etapa de análise, será realizada uma categorização, que reunirá grupos de elementos sob um título genérico, que pode ser semântico, sintático e léxico. Por fim, será realizada inferência e interpretação desses dados, e tem por finalidade tratar os resultados brutos de maneira a torná-los dados válidos e significativos.

2.4 LIMITAÇÕES DO MÉTODO

O método será limitado pelas pesquisas bibliográficas em trabalhos acadêmicos, artigos científicos, periódicos, jornais e revistas disponíveis em plataforma digital, além de relatos que tratam especificamente sobre a integração do Estado de Roraima. Assim sendo, com o intuito de orientar futuros trabalhos ou estudos, não será possível generalizar os resultados deste trabalho, para outros contextos além do contexto pesquisado.

3. O CONTEXTO DA AMAZÔNIA BRASILEIRA DURANTE O PERÍODO MILITAR

3.1 O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

Desde os primórdios da colonização do Brasil, a integração de seu território esteve estreitamente entrelaçada aos diferentes ciclos econômicos experimentados ao longo da história. Essa evolução socioeconômica resultou na concentração da produção e da renda nas regiões Sul e Sudeste, acentuando as disparidades regionais. Essas desigualdades impactam negativamente a coesão nacional e requerem a implementação de políticas governamentais para promover a recuperação e o desenvolvimento harmônico de todo o país (BRASIL, 2020b).

Na história política do Brasil, o período entre 1964 e 1985 é conhecido como a era dos Governos Militares, quando o país foi governado exclusivamente por presidentes provenientes do meio militar. Durante esse período, houve um foco na integração nacional, com especial atenção à Região Amazônica, devido ao seu valor estratégico para o controle e defesa do território.

O Programa de Integração Nacional (PIN) foi uma iniciativa do governo brasileiro liderado pelo presidente Emílio Garrastazu Médici que teve como objetivo integrar a região amazônica ao resto do país, através de um conjunto de políticas públicas e investimentos em infraestrutura.

A criação do PIN por meio do Decreto-Lei 1.106 em 16 de junho de 1970, teve o objetivo de financiar obras nas regiões atendidas pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Uma das consequências desse plano foi a construção de rodovias e a implementação de programas de colonização, além da transferência de recursos financeiros provenientes do imposto de renda para a aplicação nesses projetos. (COELHO, 2015)

Dessa forma, o Plano de Integração Nacional (PIN) criado, com o objetivo de colonizar e ocupar as terras da Amazônia por meio de projetos estratégicos para o desenvolvimento regional, implantou rodovias em diferentes áreas da região e tinha como objetivo torná-las corredores de desenvolvimento, com o slogan "Integrar para não Entregar". Uma das primeiras rodovias a receber esses projetos foi a BR-174, que também foi utilizada para transferência de colonos.

Conforme apontam os autores Neto e Neto (2017), o PIN foi um marco histórico para a região, pois representou uma mudança significativa na forma como o Estado brasileiro passou a enxergar a Amazônia. Os autores apontam que:

O objetivo era evitar a ameaça de influência estrangeira na região e para isso, o governo solicitou altos valores do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da United States Agency for International Development (USAID) para investimentos em infraestrutura. O PIN, considerado um dos principais programas do governo federal para o desenvolvimento da Amazônia, contou com recursos de US\$ 430 milhões, distribuídos entre os anos de 1971 a 1974, com o propósito específico de financiar o plano de obras de infraestrutura (NETO; NETO,2017, p.149).

Dessa forma, o governo federal adotou uma estratégia de investimento em infraestrutura na região amazônica como forma de promover o desenvolvimento e evitar a influência estrangeira na região. O autor destaca que o PIN foi um programa importante nesse sentido e que contou com recursos significativos do BID e da USAID.

O Brasil vivenciou um marco significativo no desenvolvimento de suas vias de circulação com a implementação do Decreto-Lei nº 1.106 em 16 de junho de 1970. Um dos projetos mais emblemáticos desse período foi a construção da Transamazônica, uma rodovia de extrema importância que atravessou vastas áreas da região amazônica. Além disso, outras rodovias de grande extensão, como as BR-174, BR-319 e BR-163, também foram concluídas nesse contexto, ampliando significativamente a malha rodoviária do país. (ALMEIDA,1963)

O autor aponta que essas obras rodoviárias tinham por finalidade promover o desenvolvimento socioeconômico das regiões por onde passavam as estradas amazônicas. No mesmo ano, em 1970, foi criado, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Esse instituto desempenhou um papel fundamental ao realizar assentamentos agrícolas ao longo das rodovias amazônicas, buscando promover a ocupação sustentável e o desenvolvimento agrícola das áreas adjacentes às vias.

Portanto, o Decreto-Lei nº 1.106/70 impulsionou o maior programa brasileiro de implantação de vias de circulação até então, viabilizando a construção de importantes rodovias como a Transamazônica, além de promover o assentamento agrícola ao longo dessas estradas por meio do INCRA. Essas iniciativas contribuíram para o crescimento e a integração de diferentes regiões do Brasil, impulsionando o desenvolvimento socioeconômico do país.

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).

Assim o PIN proporcionou os recursos financeiros e a estrutura necessária para a construção da BR-174. Essa iniciativa possibilitou a abertura de frentes de trabalho, emprego e renda nas regiões afetadas, impulsionando o crescimento econômico local e a melhoria das condições de vida da população.

De acordo com Velloso (2017), na continuação da busca pela integração, é possível mencionar a introdução do Programa de Integração Nacional (PIN) em 1970, durante o mandato do Presidente Médici, com o intuito de fortalecer a necessidade de desenvolvimento regional. O programa tinha como meta executar projetos de infraestrutura econômica e social nas regiões Norte e Nordeste do país.

Ainda nesse sentido, Velloso (2017) aponta que os governos militares possuíam estratégias claras para o avanço do país. Durante a gestão de Médici, a meta era combinar um rápido desenvolvimento industrial com um crescimento agrícola acelerado na região Centro-Sul. Além disso, buscava-se consolidar os avanços alcançados pelos governos anteriores nos setores de Energia, Transporte e Comunicações. Outro objetivo era expandir a presença econômica do Brasil no Planalto Central, Amazônia, Meio-Norte e Nordeste, incorporando novas áreas e ampliando o mercado interno.

Em 10 de setembro de 1973, o Plano Nacional de Viação foi lançado por meio da Lei nº 5.917. Esse plano estabeleceu o Sistema Rodoviário Nacional e adotou diversas medidas complementares. Uma das principais medidas foi a autorização para a criação de várias rodovias na região amazônica, abrangendo trechos já construídos, em construção ou planejados. Essas estradas foram consideradas essenciais para a segurança e o desenvolvimento nacional. Dentre as rodovias contempladas pelo Plano Nacional de Viação, destaca-se a BR-174, especificamente no artigo 18,

parágrafo VII. Essa rodovia percorre o trajeto de Manaus a Caracaraí, passando por Boa Vista e alcançando a fronteira com a Venezuela, abrangendo uma extensão total de 970 km (MEDEIROS, 2021).

Essa rota da BR-174 desempenha um papel estratégico na integração e no desenvolvimento da região, proporcionando acesso e conectividade entre importantes cidades e pontos de interesse ao longo do percurso. Com a inclusão desse trecho no Plano Nacional de Viação, reforça-se a sua relevância para a segurança e o progresso do país (BRASIL, 1973).

Dessa forma, através do Decreto, o governo do Brasil evidenciou seu comprometimento em promover a integração das áreas menos desenvolvidas do país, com destaque para a região amazônica. O programa tinha como objetivo diminuir as disparidades regionais, estimular o crescimento econômico e social, e estabelecer uma conexão eficiente entre os estados do Amazonas e de Roraima.

Para Matos (1980), as políticas adotadas durante o regime militar, sob a liderança do presidente Castello Branco a partir da década de 1964, promoveram uma reformulação dos projetos de desenvolvimento da Amazônia, trazendo novas diretrizes e reestruturando as ações políticas anteriores. Uma das primeiras medidas foi a transformação da SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) em SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), que conferiu maior poder à coordenação regional.

A criação da SUDAM ocorreu por meio da Lei nº 5.173, datada de 27 de outubro de 1966. Essa lei representou uma reformulação do Plano de Valorização Econômica da Amazônia anteriormente estabelecido, introduzindo novas diretrizes para sua implementação. Algumas das definições incluídas na lei foram: promover o desenvolvimento econômico autossustentável, delinear espaços econômicos, direcionar recursos para áreas selecionadas, realizar pesquisas sobre potenciais econômicos, fomentar a formação de concentrações populacionais, estimular a imigração para a região amazônica, atrair investimentos nacionais e estrangeiros, entre outros pontos.

A SPVEA foi responsabilizada por elaborar o plano, executar, coordenar e avaliar os resultados, além de fiscalizar, prestar assistência, julgar e deliberar sobre todos os processos relacionados aos projetos desenvolvidos na Amazônia Legal (BRASIL, 1966a).

No governo do Presidente Costa e Silva, a partir de 1967, as políticas estratégicas do período militar prosseguiram, resultando na transferência da sede do Comando Militar da Amazônia de Belém para Manaus e na ampliação das iniciativas governamentais nas regiões correspondentes à Amazônia Ocidental. Essas mudanças possibilitaram a chegada de Batalhões de Engenharia de construção, grupos de engenharia e novas colônias militares, com o objetivo de estabelecer assentamentos nas regiões fronteiriças. Esses agrupamentos militares de engenharia e construção desempenharam um papel fundamental na construção de várias rodovias, como a Rio Branco - Cruzeiro do Sul, Porto Velho - Rio Branco, Manaus - Caracaraí - Boa Vista e Cuiabá – Santarém (MATOS, 1980, p.99).

Segundo Velho (1976), o Plano de Integração Nacional (PIN) foi implementado como uma substituição às abordagens da década de 1960, buscando estabelecer projeções interregionais que efetivamente conectassem a Amazônia ao restante do país. O PIN delineava uma série de ações, obras e projetos de infraestrutura a serem desenvolvidos nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM, com o objetivo de integrar as regiões Nordeste e Norte à economia nacional.

Na fase inicial de implementação do PIN, os recursos foram direcionados para a construção das importantes rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém (BRASIL, 1970a). De acordo com MATOS (1980), a partir desse ponto, uma série de obras de infraestrutura foi estabelecida como parte do plano. Durante a década de 1970, um projeto governamental foi iniciado com o objetivo de promover a integração por meio de rodovias, com a maior parte delas planejada para a região amazônica. Sob a gestão de Médici, o foco se voltou para investimentos nessas obras viárias, o que impulsionou significativamente seu progresso.

3.2 GEOPOLÍTICA DA AMAZÔNIA

No contexto brasileiro, a corrente geopolítica teve seu início com as contribuições de Everardo Backeuser e Mário Travassos, sendo fortemente influenciada pela Geopolítica europeia. Essa abordagem fundamenta-se em conceitos como controle territorial, centralidade, fronteira, posição estratégica e espaço vital, entre outros (Silva, 2007).

No âmbito da região amazônica brasileira, busca-se examinar a relação entre territorialidade e geopolítica, partindo de uma base teórica, em Matos (1990) ao abordar a geopolítica como uma disciplina que investiga os conflitos decorrentes das interações de poder, controle e demarcação territorial, percebe-se que esse tema está frequentemente presente na maioria dos conflitos internacionais. Por outro lado, a geopolítica envolve a relação entre política e geografia, sendo que a geografia desempenha o papel de intermediária, interpretando os diferentes modos de exercício do poder estatal que se manifestam por meio da dominação espacial (COSTA, 2010).

De acordo com Matos (2002), além da geografia e da política, a história também deve ser incluída nessa conceituação, uma vez que abrange o progresso alcançado pelo ser humano ao longo de sua existência. Isso possibilita que ele enfrente dificuldades e supere obstáculos em sua luta de adaptação ao ambiente natural e busque dominá-lo para garantir sua sobrevivência. Em uma perspectiva do mundo moderno, o ser humano cada vez mais ganha autonomia na dominação do espaço, impulsionado pelo avanço da ciência e da tecnologia disponíveis.

A geopolítica é o produto da evolução da observação gradual da ação do homem na exploração do meio natural, percorrendo o caminho iniciado no estágio de atenção normativa até se consolidar em conhecimento sistemático [...] é o produto da interação dinâmica dos três fatores: Política, Geografia e História, conduzindo a uma prospectiva dos acontecimentos do Estado (MATOS, 2002, p. 17 e 18).

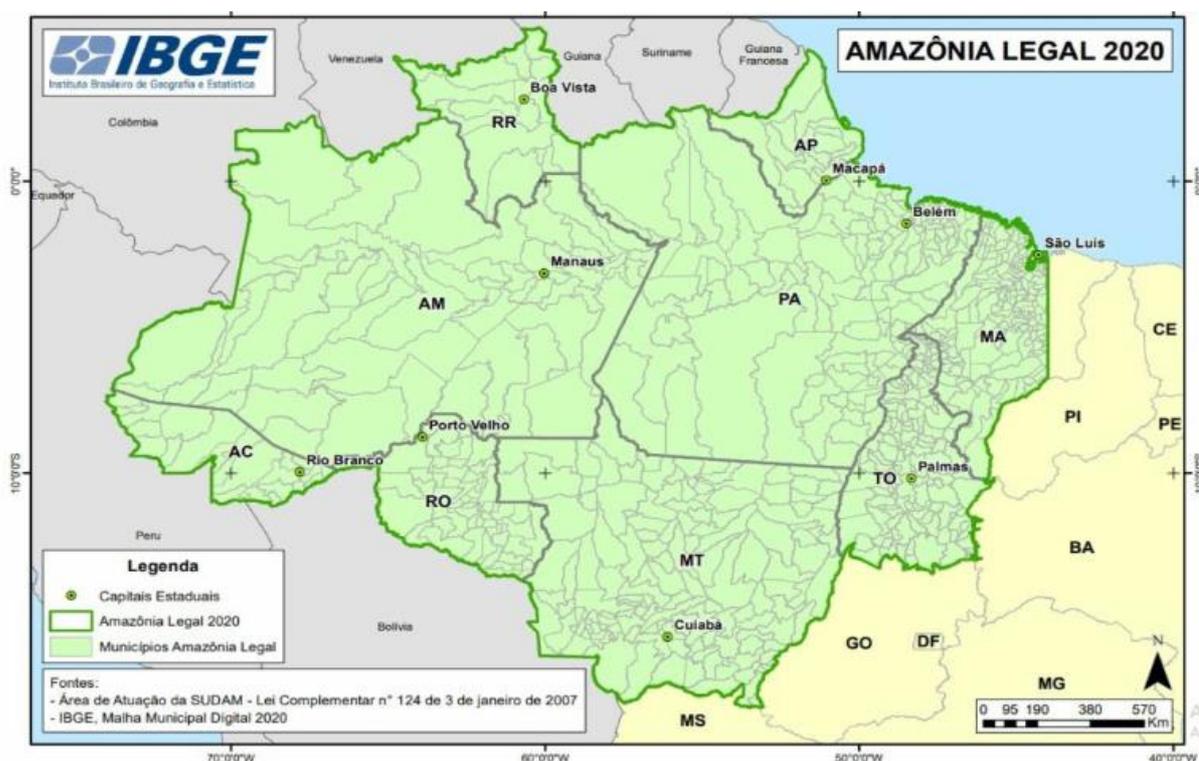
Nesse contexto, Becker (2005), aborda a temática da relação entre espaço e tempo na perspectiva das iniciativas políticas e econômicas implementadas na região como parte do processo de exploração. Essas ações foram responsáveis por assegurar o domínio geopolítico da maior parte da Amazônia pelos governantes brasileiros. No final do século XX, o surgimento de vários polos industriais, setores de energia, melhorias na acessibilidade, comunicação e oferta de produtos impulsionaram o crescimento populacional e a realização de numerosos investimentos, transformando a Amazônia, nas palavras da autora, em uma "floresta urbanizada".

A pressão dominante sobre a Amazônia, em nível nacional, resultou no seu reconhecimento como uma fronteira de recursos e uma oportunidade de expansão econômica e social, visando fortalecer a soberania brasileira.

Na continuação desta discussão acerca da fronteira de recursos da Amazônia, é ressaltado por Castro (2012) que, embora o Brasil seja naturalmente beneficiado com a maior parte da Pan-Amazônia, os países vizinhos que compõem essa região estão se mobilizando para expandir essa fronteira. Conseqüentemente, esse território passa a ser considerado um campo estratégico para a produção de commodities, evidenciando uma ampla competitividade no mercado econômico global.

Para uma compreensão mais clara da distribuição da Amazônia em território brasileiro, a figura a seguir apresenta os limites territoriais da região no Brasil. A Amazônia Legal abrange os estados da região norte, como Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, e também partes do estado do Maranhão, na região nordeste, e do estado do Mato Grosso, na região centro-oeste.

Figura 1: Mapa da Amazônia Legal



FONTE: IBGE (2020a)

Por outro lado, em uma análise da geopolítica da Amazônia no contexto do século XXI, Amin (2015) promove um debate sobre como a globalização possibilitou a integração das economias dos países, levando os governos a adotarem políticas de cooperação devido à competitividade dos recursos naturais. Essa dinâmica tem

estabelecido um novo ritmo na economia. Nesse sentido, a Amazônia, com sua vasta riqueza de recursos naturais, tem se destacado no cenário geopolítico global devido ao seu potencial em oferecer recursos estratégicos, capazes de impulsionar a dinâmica política e econômica determinada pela globalização.

Diante de um quadro mais amplo, Therezinha de Castro considera a Amazônia um subsistema geopolítico dentro do subsistema da América do Sul. Tal fato foi utilizado como uma das justificativas para a integração entre os países sul-americanos que compartilham as riquezas ali existentes. O lema “integrar para não entregar” alimentou políticas de combate ao narcotráfico e de proteção aos indígenas (FREITAS, 2004). Além disso, orientou as políticas governamentais de ocupação efetiva da Amazônia visando protegê-la de invasores.

3.2 A ATUAÇÃO DO EXÉRCITO NA INTEGRAÇÃO NACIONAL

Existem várias abordagens do conceito de integração, dependendo da área de estudo acadêmico em questão. De acordo com a Publicação da ECEME Introdução à Estratégia, a Integração Nacional é um dos objetivos Fundamentais da Nação Brasileira, e consiste na consolidação da comunidade nacional, com solidariedade entre seus membros, sem preconceitos ou disparidades de qualquer natureza, visando à sua participação consciente e crescente em todos os setores da vida nacional e no esforço comum para preservar os valores da nacionalidade e reduzir desequilíbrios regionais e sociais. Incorporação de todo o território ao contexto político e socioeconômico da Nação.

A Engenharia do Exército desempenha um papel importante no esforço da Integração Nacional, por meio de projetos de cooperação com órgãos governamentais, sendo coordenada pelo Departamento de Engenharia e Construção (DEC) e gerenciada pela Diretoria de Obras de Cooperação (DOC). Essa participação tem como principal objetivo atender a duas finalidades simultâneas: garantir o adestramento da tropa e contribuir para o desenvolvimento do país (BRASIL, 2020b).

Devido às suas dimensões continentais e vasta extensão territorial, o Brasil enfrenta desafios na comunicação interna, uma vez que as distâncias a serem percorridas são muito maiores em comparação com países europeus, por exemplo (PEREIRA, 2011).

Dessa forma, para superar esses desafios, o Brasil investe em diversos modais de transporte, incluindo hidrovias, ferrovias e rodovias, sendo esta última o modelo predominante em todo o território nacional. O projeto geopolítico de integração territorial do Brasil foi baseado na construção de extensos sistemas de engenharia, que possibilitaram fluxos diversos entre diferentes locais geográficos.

4. ENGENHARIA MILITAR

Desde os primórdios do século XX, a Engenharia Militar do Exército Brasileiro tem desempenhado um papel ativo nas obras que visam o progresso do país. Com ênfase na edificação de rodovias, ferrovias e aeroportos, os profissionais da Força Terrestre são treinados tanto para a guerra quanto para apoiar a nação na construção de infraestruturas importantes, promovendo a integração e o desenvolvimento do Brasil. Esse compromisso é especialmente relevante na região amazônica (DUTRA, 2017).

De acordo com o banco de dados da Diretoria de Obras de Cooperação, o Exército possui um extenso acervo de Obras e Serviços de Engenharia. Ao longo dos anos, a Engenharia de Construção do Exército Brasileiro desempenhou um papel fundamental na execução de uma ampla variedade de projetos. Foram construídas, conservadas ou restauradas centenas de quilômetros de ferrovias e milhares de quilômetros de rodovias. Além disso, foram realizadas diversas obras hídricas, como a construção de açudes, barragens e a perfuração de milhares de poços artesianos. A Engenharia também foi responsável por obras aeroportuárias e pela construção de edificações essenciais, tais como quartéis, residências, escolas, postos de saúde e hospitais. Essas realizações demonstram a contribuição significativa da Engenharia de Construção do Exército para o desenvolvimento e o bem-estar da sociedade (FIGUEREDO, 2014).

Continuando nessa perspectiva, a partir da década de 1960, o Exército Brasileiro estabeleceu vários Batalhões de Engenharia de Construção na Amazônia, como o 5º BEC, 6º BEC e 7º BEC, entre outros. A finalidade de sua criação era fornecer suporte à construção de rodovias essenciais na região, o que efetivamente ocorreu, conforme registrado (PAGOTTI, 2002).

Dessa forma, a Engenharia Militar do Exército Brasileiro desempenhou um papel de destaque no âmbito do projeto político do Estado Brasileiro em relação à região amazônica, tendo uma participação significativa na implantação de rodovias de relevância na área. As rodovias implantadas na Amazônia foram resultados dos planos políticos de ocupação da região, delineados especialmente durante os períodos de governos militares.

4.1 HISTÓRICO DO 6º BEC E A BR-174

Em 1968, foi estabelecido o 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC), sediado atualmente em Boa Vista, no estado de Roraima (RR). Sua criação foi uma resposta ao Decreto Presidencial nº 63.104, datado de 15 de agosto de 1968, que abordava a política do Governo Federal em relação à ocupação efetiva e ao povoamento da Região Amazônica. O 6º BEC desempenha um papel crucial na promoção do desenvolvimento e da infraestrutura na região.

No ano de 1968, foi criada a 1ª Companhia Especial de Engenharia em Manaus/AM, sendo posteriormente realocada para Boa Vista. O objetivo principal dessa companhia era a construção da BR-174, uma importante rodovia que conecta os estados do Amazonas e Roraima, e que posteriormente se estende até a Venezuela e Guiana (AVENA, 1996).

O 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC), que inicialmente tinha sua sede em Manaus, foi estabelecido com o propósito de fortalecer o apoio da Engenharia do Exército aos empreendimentos do Comando Militar da Amazônia (CMA). Ele tem suas raízes na 1ª Companhia Especial de Engenharia de Construção (1ª Cia Esp E Cnst), criada em 13 de março de 1968, como parte integrante do Grupamento de Elementos de Fronteira (GEF).

Em 9 de agosto de 1968, a 1ª Companhia Especial de Engenharia de Construção deu origem ao Núcleo do 6º Batalhão de Engenharia de Construção na cidade de Manaus/AM. Desde o seu surgimento, o 6º BEC enfrentou o maior desafio de sua história: superar o isolamento da maior clareira da selva amazônica - o Território Federal de Roraima. Seu objetivo era abrir uma estrada em plena selva, permitindo a integração com o sul do país e com os países vizinhos, Venezuela e Guiana (BRASIL, 2023a).

No dia 5 de janeiro de 1969, ocorreu o deslocamento de dois Pelotões de Engenharia de Construção para Boa Vista, reforçados por equipamentos e viaturas, transportados pela Força Aérea Brasileira. A partir desse momento, teve início uma notável trajetória para o 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC), marcada por coragem, determinação, sacrifício e um profundo senso de patriotismo.

Entre os dias 25 e 31 de março de 1969, sob o comando do Tenente-Coronel Ney Oliveira De Aquino, primeiro Comandante do 6º BEC, foi realizada a mudança

para Boa Vista, utilizando meios fluviais e aéreos. No dia 26 de março de 1969, o comando do Batalhão foi estabelecido de forma efetiva e definitiva, ao ocupar temporariamente o Quartel da Guarda Territorial de Roraima. Enquanto isso, o restante da tropa permaneceu acampado na Fazenda Mecejana, que atualmente abriga a Sede do 6º BEC. Essa transferência estratégica representou um marco importante na história do Batalhão, consolidando sua presença e contribuição na região (BRASIL, 2017a, p.151).

Figura 2: Antigas Instalações do 6º BEC (1969)



FONTE: Arquivo Histórico do 6º BEC

No dia 2 de abril de 1969, foi assinado um convênio entre a Diretoria de Vias de Transporte, atualmente conhecida como Diretoria de Obras de Cooperação, e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), atualmente Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). O objetivo desse convênio era permitir que a Engenharia do Exército fosse responsável pela construção de uma parte da BR-174, conectando Caracaraí a Boa Vista e à fronteira com a Venezuela, além da BR-401, que ligava Boa Vista, Bonfim e Normandia.

Posteriormente, em 26 de fevereiro de 1970, um novo convênio com o DNER foi firmado, estabelecendo a responsabilidade da Engenharia do Exército pela construção de todo o trecho da Rodovia BR-174. Essa rodovia tinha seu início em Manaus, passando por Caracaraí e Boa Vista, até chegar à fronteira com a Venezuela no Marco BV-8.

Em novembro de 1972, o trecho entre Boa Vista e Pacaraima se tornou uma realidade concreta quando as primeiras máquinas do 6º BEC ecoaram nas alturas, no topo da Serra de Pacaraima, a cerca de 1.000 metros de altitude. No entanto, antes desse marco, em 1971, uma tragédia ocorreu nas proximidades de Pacaraima, em um local conhecido como Boca da Mata, quando um trator D-4 afundou em uma grota profunda e resultou na morte do operador Germano Miranda, sendo a primeira vítima da obra da BR-174.

Em 17 de fevereiro de 1973, os presidentes do Brasil, Emílio Garrastazu Médici, e da Venezuela, Rafael Caldera, se encontraram no Marco BV-8, estreitando os laços de amizade entre as duas nações e inaugurando a ligação terrestre entre o Brasil e a Venezuela, em um encontro memorável realizado sobre a linha fronteira (BRASIL, 2017a, p.152).

No trecho sul, a 1ª Companhia de Engenharia de Construção teve suas atividades interrompidas entre dezembro de 1974 e março de 1975 devido à resistência dos índios Waimiri-Atroaris, que investiram várias vezes contra os destacamentos do 6º BEC, resultando em vítimas fatais, incluindo o sertanista Gilberto Pinto, chefe dos postos da FUNAI, que vinha buscando a pacificação dos indígenas desde a Expedição do Padre Calleri em 1968.

Às 16 h 40 min do dia 18 de dezembro de 1975, a Equipe de Desmatamento do Destacamento Sul da 1ª Cia E Cnst atingiu a altura do rio Branquinho. Quatro dias depois, em 22 de dezembro de 1975, às 16:00 h, foi registrado momento ímpar da missão recebida pelo 6º BEC – o encontro das duas frentes de serviço que atuavam no desmatamento da BR-174. A ligação estava concluída. Homens e máquinas entraram em formatura simples e os tratores, com as frentes erguidas, efetuaram a tradicional batida de lâminas. O fato ocorreu nas proximidades da Linha do Equador, na altura do Km 362, conforme previsto desde o início. Neste mesmo dia, foi derrubada a última árvore no leito da BR-174 (BRASIL, 2023a).

O 6º BEC concretizou um antigo sonho ao concluir a construção da BR-174, que integrava a região de Roraima aos demais estados do Brasil e aos países

vizinhos, Guiana e Venezuela. Essa rodovia tornou-se de extrema importância estratégica, econômica e turística, permitindo a ligação de Manaus ao extremo norte do país.

A construção da BR-174 foi uma jornada épica que durou mais de sete anos. Apesar das trágicas perdas de quatro militares e vinte e oito servidores civis durante a execução da obra, em 6 de abril de 1977, o Território Federal de Roraima foi integrado ao restante do país, promovendo o desenvolvimento socioeconômico e garantindo a soberania nacional na região (DINIZ, 2022).

Após a inauguração da BR-174, o próximo objetivo era pavimentá-la. Em 23 de novembro de 1998, o presidente do Brasil, Fernando Henrique Cardoso, e o presidente da Venezuela, Rafael Caldera, inauguraram a conclusão do asfaltamento da rodovia, interligando Manaus, Boa Vista e Caracas, na fronteira entre os dois países.

Em 21 de janeiro de 1994, o 6º BEC recebeu a denominação histórica de "Batalhão Simon Bolívar" em homenagem ao ilustre libertador da Venezuela e para fortalecer os laços de amizade com a nação vizinha, conectada por meio da BR-174. Em 9 de agosto de 1994, a unidade recebeu solenemente o Estandarte Histórico e a Estátua Pedestre do Libertador Simón Bolívar, que estão expostos em suas instalações (BRASIL, 2017a, p. 152).

Esse gesto reforça a dimensão histórica e diplomática da atuação do 6º BEC, destacando a relevância da infraestrutura e do desenvolvimento regional no contexto das relações internacionais. O batalhão também contribui para a valorização da identidade e da cultura sul-americana, promovendo uma visão de integração e cooperação entre os países da região.

5. CONTEXTO HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-174

5.1 A IMPORTÂNCIA DA BR-174 IMPLANTADA PELO 6º BEC PARA RORAIMA

A abertura da Rodovia BR-174 teve dois impactos importantes. Em primeiro lugar, possibilitou a conexão terrestre entre os estados de Roraima e Amazonas, bem como a ligação com países ao norte de Roraima. Em segundo lugar, a rodovia permitiu a colonização do Estado de Roraima, que até então era pouco povoado por não índios devido ao difícil acesso ao local.

Figura 3: Início das Obras da Rodovia BR-174



FONTE: Arquivo Histórico do 6º BEC

Além dos aspectos econômicos, a BR-174 também desempenhou um papel estratégico na integração territorial do Brasil. Ao conectar Manaus, capital da região Norte, a Boa Vista, localizada na fronteira com a Venezuela, a rodovia facilitou o trânsito de pessoas, mercadorias e serviços, fortalecendo as relações comerciais e culturais entre os estados e contribuindo para a soberania nacional.

Antes da construção da BR-174, a única maneira de chegar a Roraima era pelo rio Branco, que não era totalmente navegável, dificultando o transporte de pessoas e

mercadorias. Somente em 1976, quando a estrada de rodagem BR-174 foi construída, foi possível estabelecer o primeiro elo terrestre entre Boa Vista e Manaus, resolvendo o problema de acesso à região (MONTEIRO; LAROQUE).

De acordo com Souza (1977), a primeira tentativa de construir uma via terrestre que ligasse Boa Vista e Manaus ocorreu em 1847, quando o coronel João Henriques de Mattos, comandante militar da Comarca do Alto Amazonas, projetou uma picada em direção ao Rio Branco. A ideia era seguir o mesmo caminho da estrada da Cachoeira Grande até a margem do rio Urubu e atravessá-lo ou acompanhá-lo até chegar aos campos do Rio Branco. Infelizmente, por falta de recursos financeiros e pelos desafios de construir uma estrada na selva amazônica, a iniciativa não teve sucesso.

Historicamente, durante esse período, o território de Roraima desempenhava um papel importante na pecuária, uma vez que os bois precisavam ser levados até Manaus para serem comercializados. No entanto, a conexão terrestre ainda não havia sido estabelecida e o acesso era exclusivamente feito por via fluvial. No entanto, esse processo era prejudicado durante o período de seca, quando as águas no trecho das cachoeiras do Bem-Querer, na região do médio rio Branco, ficavam mais rasas, tornando a rota difícil e perigosa. (MEDEIROS, 2021)

Com a navegação comprometida e o progresso do projeto de construção da estrada sendo lento, os governantes começaram a reconhecer a necessidade de criar uma rota mais curta, contornando a região das cachoeiras, e alcançando a cidade de Caracaraí, que serviria como ponto de embarque e desembarque para Manaus.

No entanto, Souza (1977) destaca que, ao longo do século XIX, várias tentativas foram feitas para criar uma ligação terrestre entre Manaus e Boa Vista, mas a falta de recursos de engenharia para contornar as áreas alagadiças e os inúmeros rios e igarapés ao longo dos 759 quilômetros de distância impossibilitaram a conclusão do projeto de integração das duas localidades.

Além disso, a BR-174 possibilitou a integração de regiões historicamente isoladas, promovendo a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida das populações locais. O acesso a serviços básicos, como saúde e educação, tornou-se mais eficiente, aproximando as comunidades de centros urbanos e proporcionando novas oportunidades de desenvolvimento.

A conclusão e concretização do projeto da rodovia federal BR-174 ocorreu durante o mandato de Ernesto Geisel como presidente da República. No documento "Ofício: DER-AM/GDG/Nº228/67" de Manaus, datado de 5 de maio de 1967, encontram-se citados os argumentos utilizados para justificar a realização dessa obra.

[...]. Sob o ponto de vista regional local – permitirá principalmente o abastecimento de Roraima por terra, uma vez que depende do regime de águas, sempre problemático no verão, para o recebimento de sua importação e o escoamento de seus produtos. Do lado amazonense, contribuirá para a radicação de colonos nas faixas laterais, prosseguindo na modificação do atual sistema de vida agrícola de beira-rio, sem significação comunitária e sujeita aos caprichos das enchentes dos grandes caudais [...] (SOUZA, 1977, 31-33).

Ao longo dos canteiros de trabalho de construção da BR-174, nas proximidades dos acampamentos, diversas famílias instalavam-se para a prática de algum comércio, prestação de serviços ou para tentar conseguir emprego nas obras do 6º BEC, outros para aproveitar a segurança imposta pelos militares. Essa população ia se avolumando, pouco a pouco, até essas localidades transformarem-se em vilas e cidades como Rorainópolis, Mucajaí, Iracema, Caracaráí, Vila do Equador, Vila Novo Paraíso, Vila da Colina, Jundiá, Vista Alegre, Petrolina do Norte, Novo Paraíso e Martins Pereira, entre outras. Essa foi mais uma das muitas colaborações da Engenharia Militar na distribuição e fixação das pessoas pelo interior do Estado do Amazonas e do Território de Roraima.

A pavimentação completa da BR-174, no trecho que vai de Manaus-AM a Pacaraima-RR, só foi realizada anos após sua implantação, na década de 1990. Essa pavimentação, sinalização e modernização geral da rodovia marcaram o início de uma nova era de integração territorial interna e conectividade externa para Roraima (KANAI, OLIVEIRA E SILVA 2012).

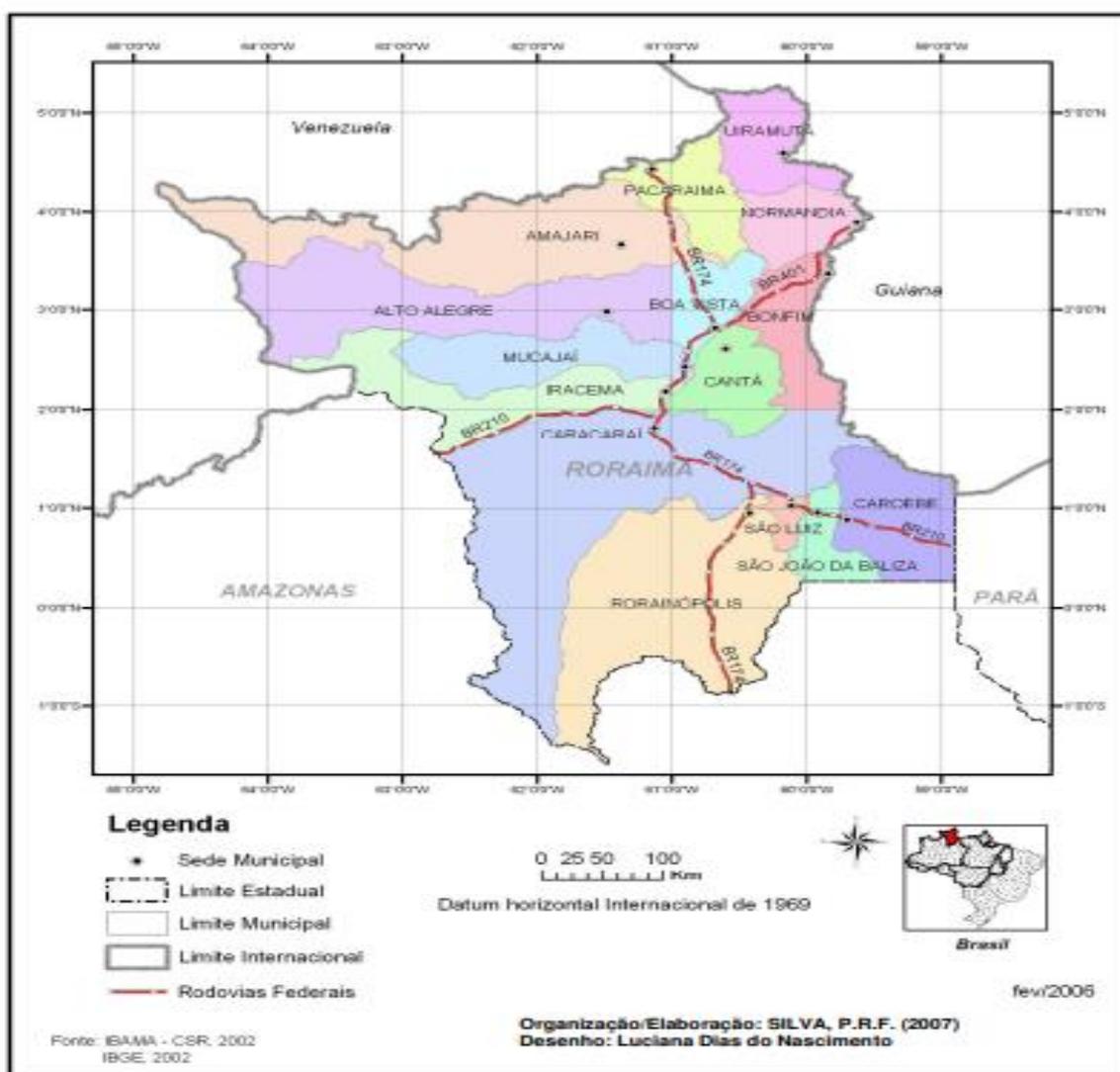
O investimento do governo federal permitiu a redução das distâncias, a redução do isolamento geográfico de Roraima e a integração de cidades e assentamentos. Além disso, do ponto de vista geopolítico, Roraima foi considerado um espaço significativo na expansão transnacional de fluxos econômicos e na integração entre os países vizinhos.

Endossando essa percepção sobre a localização geoestratégica de Roraima, Agostinho (2012) explica que o estado possui uma matriz geopolítica voltada para a conectividade fronteiriça com outros países amazônicos. Analisando a acessibilidade

rodoviária do estado, observa-se que a cidade de Boa Vista possui uma localização estratégica excelente em relação à América do Sul. Sua importância é destacada na conexão da Região Norte, bem como na Amazônia Ocidental.

Em relação à percepção do aspecto geopolítico na construção da BR-174, é descrito que além de fazer parte de um projeto de integração regional, essa rodovia também desempenhava um papel fundamental no estabelecimento do controle de fronteiras.

Figura 4: Mapa de Localização da Rodovia BR-174 no Estado de Roraima



FONTE: Silva (2007, p. 195)

A BR-174 atravessa sete dos quinze municípios localizados em Roraima, que são: Pacaraima, Amajari, Boa Vista, Mucajá, Iracema, Caracarái e Rorainópolis.

Dentre esses municípios, apenas Amajari não possui sua sede localizada às margens da rodovia. A BR-174 percorre todo o estado de Roraima, estendendo-se desde Rorainópolis até as regiões mais ao norte. É importante ressaltar que Rorainópolis tem experimentado um crescimento que abrange ambos os lados da rodovia, posicionando-a no centro da malha urbana da região.

Em Caracará, a BR-174 segue pela lateral direita da sede do município, enquanto em Iracema passa em frente à cidade. Já em Mucajaí, assim como em Rorainópolis, a rodovia se distribui pela malha urbana, abrangendo ambas as margens. Na capital do estado, Boa Vista, a BR-174 atravessa alguns quilômetros dentro da malha urbana antes de seguir em direção a Pacaraima, município que faz fronteira com a República Bolivariana da Venezuela (MEDEIROS, 2021).

A construção da BR-174 também teve impactos positivos no setor produtivo. Com a melhoria da infraestrutura de transporte, empresas puderam ampliar suas operações, facilitando o escoamento de produtos agrícolas, pecuários e industriais. Isso contribuiu para o desenvolvimento econômico sustentável da região, estimulando investimentos e gerando empregos.

A conclusão da BR-174 representou um marco importante para as regiões envolvidas. As comunidades ao longo do trajeto passaram a desfrutar de melhores condições de transporte, com redução de distâncias e tempo de deslocamento. Além disso, a rodovia impulsionou o turismo na região, permitindo o acesso a áreas de grande potencial turístico, como reservas naturais e comunidades indígenas.

Figura 5: Inauguração da BR-174.



Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC

De acordo com o relato de Souza, durante a cerimônia de inauguração, o Vice-presidente proferiu as seguintes palavras ao cortar a fita: “Em nome de Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Ernesto Geisel, 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 poder 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).

Figura 6: Marco da Linha do Equador BR-174



Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC

Figura 7: Marco da Linha do Equador BR-174 (2022)



Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC

Figura 8: Placa em homenagem àqueles que deram a vida pela realização da BR-174 – localizado no Marco da Linha do Equador BR-174



Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC

Segundo Souza (1977), estiveram presentes na cerimônia de inauguração da Rodovia BR-174 as seguintes autoridades: General de Exército Adalberto Pereira dos Santos, Vice-Presidente da República; Major Brigadeiro Protásio Lopes de Oliveira, Comandante do I Comando Aéreo Regional; General de Exército Vinitius Nazareth Notare, Chefe do Departamento de Engenharia e Comunicação do Exército; General de Exército Dyrcey de Araujo Nogueira, Ministro dos Transportes; Cel Fernando Ramos Pereira, Governador do Território Federal de Roraima; e Ten Cel Luiz Antonio Rodrigues Mendes Ribeiro, Comandante do 6º Batalhão de Engenharia e Construção.

Conforme Oliveira (2007), a cerimônia de inauguração da BR-174 ocorreu no Marco do Equador, um monumento com dimensões de três metros de comprimento por um de largura. Esse marco foi construído pelo 6º BEC como uma homenagem aqueles que perderam suas vidas durante o processo de construção da rodovia. Uma placa com a seguinte inscrição foi colocada no local: “Em homenagem àqueles que deram suas vidas pacificando os índios Waimiri-Atroari. Não morrerão em vão. Abril 1977”; (SOUZA, 1977, p. 270).

Nesse sentido, o Marco do Equador e a placa dedicatória na BR-174 desempenham um papel fundamental como símbolos de reconhecimento e lembrança dos trabalhadores que enfrentaram dificuldades e fizeram sacrifícios durante a construção da rodovia. Além de servir como um marco geográfico entre as regiões Norte e Nordeste do Brasil, o monumento carrega consigo a memória das vidas perdidas e do árduo esforço empregado para estabelecer essa importante via de integração da região, buscando preservar a memória daqueles que se foram, assegurando que sua contribuição não seja esquecida.

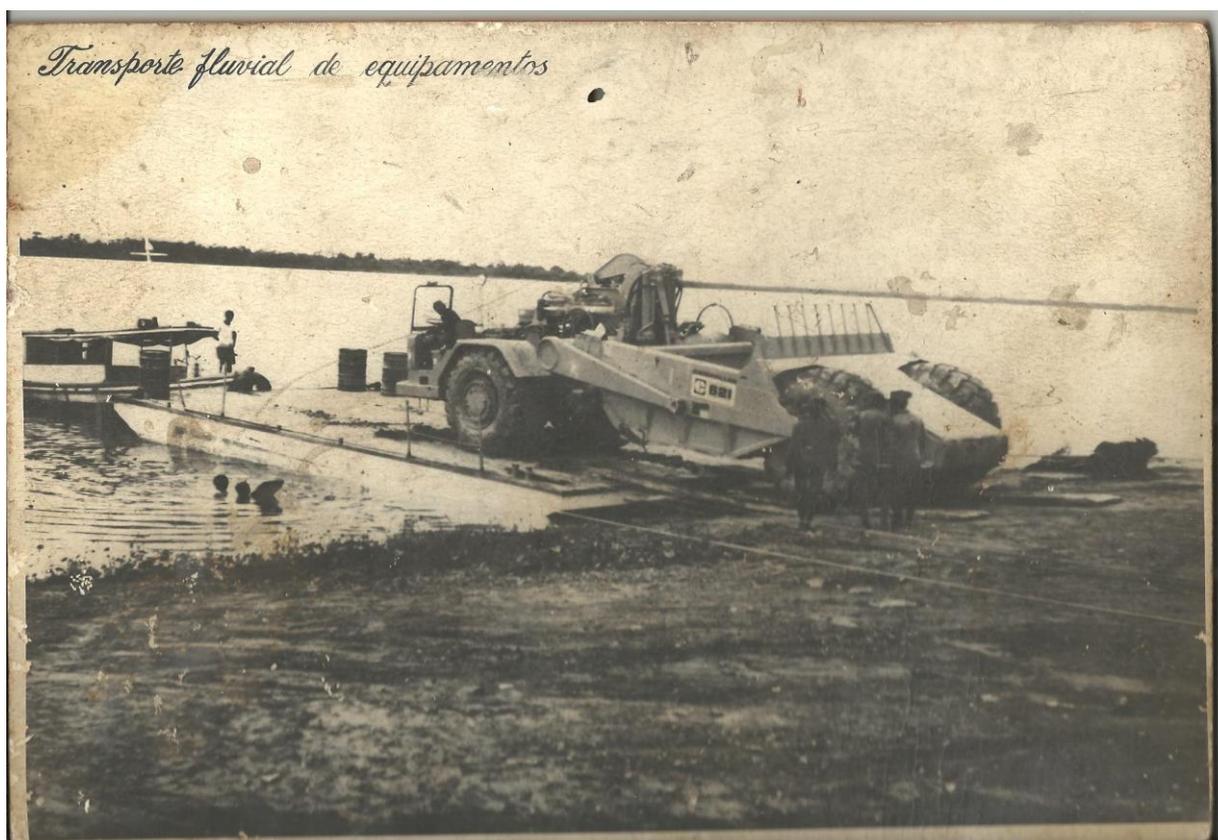
5.2 OS DESAFIOS SUPERADOS PELO 6º BEC PARA A CONSTRUÇÃO DA BR-174

Segundo as informações fornecidas por Souza (1977), em fevereiro de 1970, o Sexto Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) deu início às obras da Rodovia BR-174. Nesse período, um contingente composto por militares, engenheiros, topógrafos, geógrafos e outros profissionais partiu da cidade de Manaus em direção a Boa Vista. Simultaneamente, outro grupo de trabalhadores seguiu o caminho oposto, partindo de Boa Vista em direção a Manaus.

A implantação da rodovia representou um desafio árduo para a Engenharia Militar do Exército, como relatou Francisco Pontes de Araújo, operador de máquinas do 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC), em uma entrevista ao Jornal Folha de Boa Vista. Ele enfatizou as dificuldades enfrentadas durante o processo, destacando a distância entre os locais de trabalho e suas casas, o que demandava uma semana para chegar ao local de trabalho e três meses para retornar e passar alguns dias em casa.

Outro relato de uma testemunha mencionou um dos principais obstáculos enfrentados: o acesso aos equipamentos de trabalho, que exigia a travessia de rios e selvas. Para ilustrar a situação, foi mencionado que um comandante de pelotão chegava a usar um machado para cortar árvores e abrir caminho. Embora o trabalho fosse considerado admirável, era extremamente árduo (MONTEIRO, 2014, p. 38).

Figura 9: Transporte Fluvial dos Equipamentos



Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC

Os militares do Sexto Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) enfrentaram diversas dificuldades ao implantar a BR-174. O isolamento geográfico, a precariedade das condições de comunicação e transporte, a vasta extensão da

floresta amazônica e a necessidade de atravessar rios e abrir caminho pela selva foram alguns dos desafios enfrentados. O trabalho exigia longas jornadas, semanas distantes de casa e meses para retornar. Apesar das adversidades, os militares perseveraram e concluíram a construção da rodovia, deixando um legado de superação e importância estratégica para a região.

Durante a execução dos serviços, as equipes utilizaram em média sete tratores, entre eles Caterpillar D-8 ou Komatsu DI55, carros-oficina, carros-tanque de combustível e comboio de lubrificação. Parte do trabalho foi realizado manualmente com machados e motosserras, principalmente nas tarefas de desmatamento e limpeza (DINIZ, 2022).

Em relação a logística de abastecimento, uma das maiores dificuldades foi a dependência do transporte fluvial e prazos de entrega que variavam de dias a meses. A comunicação ocorria por rádio. Uma etapa marcante foi a conquista da região chamada Boca da Mata, caracterizada por sua hostilidade e um desnível de aproximadamente quinhentos metros em relação à fronteira com a Venezuela.

Portanto, para concluir a implantação da BR-174, foi necessário superar as considerações civis, as características do terreno, as chuvas e as doenças. Em termos de execução, o 6º BEC dividiu suas equipes em duas frentes de trabalho, uma indo de Manaus a Boa Vista e a outra de Boa Vista a Manaus, visando aumentar a produtividade dos trabalhos (MONTEIRO, 2014).

Entretanto, a natureza talvez tenha sido um dos principais desafios enfrentado na construção da BR-174 Manaus-Boa Vista. As condições climáticas na região amazônica impeliam sérias restrições ao trabalho, devido aos períodos prolongados de chuva. As estações do ano são resumidas a apenas dois períodos bem distintos: a seca e a chuva, conhecidos como verão e inverno amazônicos, sem uma estação claramente definida.

Durante o verão, que normalmente ocorre de setembro a março, era possível realizar a terraplanagem mecânica de maneira eficiente e produtiva. No entanto, durante o período chuvoso, esses serviços tornam-se inviáveis.

Desse modo, apenas cerca de 150 dias do ano eram aproveitados para o trabalho na região, assim as equipes do 6º Batalhão de Engenharia de Construção trabalhavam em três turnos, sem interrupção, 24 horas por dia. Nessas condições, um dos principais desafios é garantir o abastecimento das frentes de trabalho. A

precipitação pluviométrica extremamente alta da região amazônica adiciona uma complicação adicional às operações, no tocante as condições de drenagem do solo (DINIZ, 2023).

Os pioneiros do 6º BEC enfrentaram duas grandes dificuldades que quase impediram a execução da construção da BR-174. Uma delas foi a resistência dos índios Waimiri-Atroari, que resultou em conflitos entre os índios, a FUNAI e os militares.

A existência de um solo de baixa capacidade de suporte no atual Parque Nacional do Viruá foi mais uma dificuldade enfrentada pelos engenheiros do 6º BEC na construção da BR-174. O terreno excessivamente arenoso apresentou um desafio técnico adicional, uma vez que causava um desgaste significativo nos tratores de esteira utilizados para a remoção da vegetação e terraplanagem. Esses obstáculos atrasaram o progresso da obra, porém, apesar das dificuldades encontradas, os militares conseguiram superá-los e concluir a construção da rodovia (SOUZA, 1997).

Figura 10: Encontro das frentes Norte e Sul



Fonte: Arquivo Histórico do 6º BEC

Os engenheiros do 6º BEC, de acordo com Souza (1997), enfrentaram a necessidade de resolver esse desafio durante a execução, o que os levou a modificar

o traçado inicial da rodovia. No quilômetro 588,7, que fica entre Manaus e a fronteira da Venezuela, foi necessária uma alteração no projeto original. A descida em linha reta até as margens do Rio Branquinho, com a travessia dos rios Irauê, Anauá, Macucuaú, Jauaperi e Trairi, após desmatar uma área de 86 quilômetros, não pôde ser concluída devido à presença de igarapés e áreas alagadas.

Dessa forma, apesar da modificação no traçado inicial da rodovia BR-174, realizada pelos engenheiros do 6º BEC, devido a obstáculos encontrados durante a execução da obra, a implantação foi concluída. Cabe destacar a adaptabilidade e capacidade dos engenheiros em encontrar soluções para superar esses desafios e prosseguir com a construção da rodovia. Isso demonstra a importância de uma abordagem flexível e estratégica diante das dificuldades encontradas no processo de implantação da BR-174, que muito contribuíram para que os “bandeirantes” do 6º BEC pudessem superar todos os desafios impostos, de diversas naturezas, para concretização da missão: a construção da BR-174.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação da BR-174 teve um papel crucial ao unir Roraima às demais regiões do Brasil. O intenso trabalho realizado pelo 6º BEC foi imprescindível para alcançar os objetivos do Programa de Integração Nacional implementado durante o período militar. A construção da BR-174 resultou no avanço do desenvolvimento socioeconômico em Roraima, solucionando um longo desafio logístico da região. Além disso, impulsionou a economia local e atraiu migrantes de várias partes do país, o que levou a um aumento na população e na produção de riquezas. Até os dias atuais, a BR-174 continua sendo a principal via de ligação entre Roraima e o Amazonas, e subsequentemente com o restante do país, desempenhando um papel fundamental como a principal rota de transporte na região mais ao norte do Brasil e estabelecendo uma conexão com a Venezuela.

É importante ressaltar que, após a construção dessa rodovia, houve um considerável aumento da presença militar do Estado Brasileiro na região, destacando-se a transferência da 1ª Brigada de Infantaria de Selva, de Petrópolis para Boa Vista em 1992, e a criação da Base Aérea de Boa Vista, em 1984.

No decorrer deste estudo, foram examinadas as implicações da rodovia federal BR-174 na transformação do espaço no estado de Roraima, situado na região amazônica do Brasil, reconhecendo sua integração a esse contexto regional. Nesse sentido, foram observados os efeitos das ações geopolíticas, uma vez que as políticas de ocupação sempre estiveram intrinsecamente ligadas às estratégias de colonização e exploração econômica. A investigação teve início com uma fundamentação teórica embasada na geografia e outras ciências humanas, permitindo a construção de um pensamento lógico e aberto em relação ao objeto empírico em questão. As contribuições teóricas mencionadas foram cruciais para a compreensão dos conceitos e das discussões relacionadas à produção do espaço, proporcionando assim uma orientação mais clara para os aprofundamentos necessários exigidos pela pesquisa.

As evidências coletadas confirmam de maneira incontestável que a rodovia exerceu uma influência significativa na dinâmica da produção do espaço de Roraima. A atual integração da rodovia ao contexto urbano e sua relevância social, cultural e econômica no estado são resultados diretos das ações que contribuíram para sua formação urbana. A abertura da BR-174 na região sudeste de Roraima marcou o início

dos fluxos migratórios que se estabeleceram como uma frente pioneira, responsável por inaugurar a formação de diversos municípios roraimenses. A rodovia, sendo um meio de acesso eficiente para a região, tornou-se um local propício para a locomoção, chegada e partida dos migrantes.

Além de ser o fator inicial de motivação para os migrantes, a rodovia também desempenhou um papel fundamental na definição dos espaços onde os aglomerados urbanos se desenvolveriam. A presença da BR-174 moldou a estrutura da malha urbana e destacou a necessidade de crescimento nas áreas adjacentes. Assim, a rodovia não apenas influenciou a dinâmica da produção do espaço de Roraima, mas também desempenhou um papel crucial na determinação da configuração espacial das áreas urbanas ao longo de seu percurso.

Desse modo, a implantação da BR-174 desempenhou um papel fundamental ao integrar Roraima com as demais regiões do país. O árduo trabalho realizado pelo 6º BEC foi não apenas necessário, mas essencial para concretizar os objetivos do Programa de Integração Nacional durante os governos militares. A presença da BR-174 solucionou um problema logístico secular da região. Além disso, a rodovia impulsionou sua economia e atraiu migrantes de diversas partes do país, resultando no crescimento populacional e no aumento da produção de riquezas. Dessa forma, a BR-174 desempenhou um papel transformador ao dinamizar a realidade de Roraima e consolidar sua integração com o restante do Brasil.

É importante ressaltar que, até os dias de hoje, a BR-174 desempenha um papel crucial ao conectar Roraima ao Amazonas e, a partir dessa ligação, com o restante do país. Ela é considerada a principal via de transporte na região mais ao norte do Brasil, servindo como a principal artéria viária que liga o Brasil à Venezuela. Além disso, após a criação dessa rodovia, o Estado Brasileiro expandiu significativamente sua presença militar na região como dito anteriormente. Tais medidas demonstram a importância estratégica da BR-174 e evidenciam o interesse do governo em garantir a segurança e o desenvolvimento da região.

Por fim, considera-se que todos os objetivos propostos foram plenamente alcançados, o que possibilitou o êxito deste trabalho. Seus resultados puderam ampliar a compreensão sobre o problema, na medida em que demonstrou o contexto da criação do 6º BEC, no âmbito do Objetivo Fundamental da nação brasileira Integração Nacional, bem como indicou os desafios enfrentados pelo Batalhão Simón

Bolívar e destacou a importância da obra para o Estado de Roraima, e toda Amazônia Legal.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Carlos Pinto. Castanha do Pará - **Sua Exportação e Importância na Economia Amazônica**. Rio de Janeiro, 1963.

AMIN, M. M. **A Amazônia na geopolítica mundial dos recursos estratégicos do século XXI**. Revista Crítica de Ciências Sociais, Editora: Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, n. 107, p. 17-38, setembro de 2015. Disponível em: . Acesso em 14. Jun.2023.

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

BECKER, Bertha **Competitividade com Equidade e Sustentabilidade**: construção das políticas de integração nacional e desenvolvimento regional. Rio de Janeiro, BNDES 2000.

BECKER, Bertha."A geografia e o resgate da geopolítica". In: RBG, Ano 50, NúmeroEspecial, Tomo 2, IBGE. Rio de Janeiro. 1988.

BECKER, Bertha. **Novos rumos da política regional: por um desenvolvimento sustentável da fronteira amazônica** In: BECKER e MIRANDA, M. A Geografia Política do desenvolvimento sustentável, Ed. UFRJ, Rio de Janeiro, 1997.

BECKER, Bertha. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro, Garamond, 2004.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71- 86, 2005.

BRASIL. Decreto Lei nº1.106, de 16 de junho de 1970. Institui o Programa de Integração Nacional. Brasília, 1970a. Disponível em: . Acesso em 24 jun.2023.

BRASIL. Exército Brasileiro. Departamento de Engenharia e Construção. A Engenharia do Exército na Construção do Desenvolvimento Nacional. Tomo 1. 1. ed. Brasília, 2017a.

BRASIL. Exército. Departamento de Pesquisa e Pós-graduação. **Elaboração de Projetos de Pesquisa na ECEME (ME 21-259)**. Rio de Janeiro: ECEME, 2012.

_____. Exército. ECEME. **Formatação de trabalhos acadêmicos (ME 21-253)**. 3. ed. Rio de Janeiro, 2017.

_____. Exército Brasileiro. 6º Batalhão de Engenharia de Construção. **Histórico**. Brasília, 2023a. Disponível em <http://www.6bec.eb.mil.br/historico.html>. Acesso em 23 maio. 2023.

_____. Exército Brasileiro. **6º Batalhão de Engenharia de Construção**. Histórico. Brasília, 2019c. Disponível em <http://www.6bec.eb.mil.br/historico.html>. Acesso em 20 de abril. 2023.

_____. Exército-Brasileiro. **A Engenharia do Exército na Construção Nacional**. Departamento de Engenharia e Construção. Brasília, 2015.

_____. **Normas para Elaboração, Gerenciamento e Acompanhamento de Projetos no Exército Brasileiro** (NEGAPEB). 2ª edição. Brasília, 2013.

_____. **Manual Técnico da Metodologia de Gestão de Riscos do Exército Brasileiro** (EB20-MT-02.001). Brasília. 2019.

_____. Ministério do Exército. Estado-Maior do Exército. **Manual de Campanha**, C 5-162, O GRUPAMENTO E O BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO, 1ª Edição. Brasília, 1973.

_____. Ministério da Integração Nacional. **Política Nacional de Desenvolvimento Regional**. Disponível em: https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/publicacoes/Folder_PNDR.pdf. Acesso em: 19 maio. 2020b.

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.

CASTRO, E. **Expansão de fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração Sulamericana**. Caderno CRH, Salvador, v.25, n. 64, p. 45-61, jan./abril, 2012. Disponível em: . Acesso em 14 jun. 2023.

COELHO, Lenilson Melo (2015). **A história da rodovia BR-174 e os contatos com a etnia waimiri – atroari nos anos 70: doenças e desenvolvimentismo na amazônia**. In: Anais Eletrônicos do XXVIII Simpósio Nacional de História. Disponível em: . Acesso em 05 de julho de 2023.

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.

DINIZ, Guilherme Gonçalves do Santos. **BR-174 Manaus –Boa Vista: Rodovia da Conquista Amazônica**. ed.Ace. Brasília, 2022.

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

KANAI, J. M.; OLIVEIRA, R. S.; SILVA, P. R. F. **Pavimentando Roraima: a BR-174 como exemplo das lógicas neoliberais de transnacionalização do território na**

Amazônia Ocidental. Sociedade e Natureza, Uberlândia, v. 24, n. 1, p. 67-82, jan./abr. 2012. Disponível em: . Acesso em: 14 jun. 2023.

FOLHA DE BOA VISTA. Boa Vista/RR. 21 dez. 2010. Disponível em: <http://www.folhabv.com.br/Noticia_Impressa.php?id=100208#>. Acessado em: 28 de maio de 2023.

GIL, A. C., **Como elaborar projetos de pesquisa**, São Paulo, 4 ed., São Paulo: Editora Atlas, 2002.

GUIMARÃES NETO, Regina; JOANONI NETO, V. **A Amazônia e a política de Integração Nacional. O discurso da modernização entre o passado e o presente.** Diálogos Latinoamericanos, v. 26, p. 144- 157, 2017.

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.

MACIEL, Dulce Portilho. **Integração nacional no Brasil: as grandes rodovias da Amazônia (1970-1979).** Revista de História da Ufes, Brasil, nº 44, 2020, p.89-120, 2020.

MATOS, M. **Uma geopolítica Pan-Amazônica.** Prefácio Leandro Tocantins. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1980.

MATOS, M. **Geopolítica e Teoria de Fronteiras.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1990.

MATOS, M. **Geopolítica e Modernidade: a geopolítica brasileira.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

MARCONI, M.A; LAKATOS, E.M. **Fundamentos da Metodologia Científica.** 9. ed. – São Paulo: Atlas, 2021.

MEDEIROS, Walliane da Costa Silva. **Influência da BR – 174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis – RR / Walliane da Costa Silva Medeiros.** – Boa Vista, 2021. 131 f. : il.

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.

MONTEIRO, E.W. Q.; LAROQUE, L. F. S. **A abertura da rodovia BR-174 na Amazônia brasileira e seus desdobramentos para o Estado de Roraima.** Revista Presença Geográfica, local de publicação, volume 5, número 2, p. 71-78, dezembro, 2018. Disponível em: <https://periodicos.unir.br/index.php/RPGeo/article/view/3848/2734>.

OLIVEIRA, Rafael. **As transformações na organização espacial do estado de Roraima**: Uma conversa inicial a partir da construção da BR-174. Revista Acta Geográfica. Boa Vista. ano I, número 1, 2007.p. 45-65.

PAGOTTI, JOÃO, Marcelo; **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.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil**. Caminhos de Geografia, Uberlândia, MG, vol. 12, nº 40, p. 26-45, Dez 2011, ISSN 1678-6343. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414>. > Acesso em: 15 julho 2023.

PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA. **Organograma**. Boa Vista, 2022a. Disponível em: Acesso em: 02 de junho de 2023.

PRIMEIRA BRIGADA DE INFANTARIA DE SELVA. **Síntese histórica da 1ª Bda Inf SI**. Boa Vista: 1ª Bda Inf SI, 2022b. Disponível em: Acesso em: 02 de junho de 2023.

ROCHA, Rodrigo. **A colaboração da Engenharia Militar para a integração nacional da Região Amazônica Brasileira no século XX**. 2022. 43 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares) – Escola de Comando e Estado – Maior, Rio de Janeiro, 2022.

SILVA, Paulo Rogério Freitas. **Dinâmica territorial Estado de Roraima**. São Paulo, 2007b. 329f. Tese de doutorado - Programa de Pós Graduação em Geografia Humana. Departamento de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007. 15.

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, João Mendonça de. **A Manaus Boa Vista - Roteiro histórico**. Imprensa Oficial do Estado do Amazonas. 1977.

VELHO, O. G. **Capitalismo Autoritário e Campesinato**: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976.

VELLOSO, J. P. dos R. **Estratégia de Desenvolvimento e o Programa de Integração Nacional**. Revista do Serviço Público, [S. l.], v. 105, n. 2, p. 15-30, 2017. DOI: 10.21874/rsp.v0i2.2569. Disponível em: <https://revista.enap.gov.br/index.php/RSP/article/view/2569>. Acesso em: 26 MAIO 2023.

VERGARA, S. C. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. Ed. Atlas.3 a ed. São Paulo. 2009