

LIBERAL
AMAZONUse a câmera
do seu celular
para acessar
o conteúdo
multimídia.

"INTEGRAÇÃO"

APÓS MAIS DE 50 ANOS, TRANSAMAZÔNICA SEGUE INACABADA

RODOVIA - Entre atoleiros, impactos socioambientais e interesses econômicos, a BR-230 expõe os dilemas históricos e atuais da ocupação da Amazônia

Entra ano, sai ano, e é a mesma coisa: quem precisa transitar por alguns trechos da Transamazônica, a BR-230, no período do inverno amazônico, sofre com muita lama, atoleiros e prejuízos aos veículos.

Uma das cenas mais emblemáticas da dificuldade de tráfego pela rodovia aconteceu durante a pandemia de covid-19. Após um caminhão atolar no trecho entre os municípios de Placas e Rurópolis, no Pará, a ambulância que levava um paciente foi impedida de seguir na via e o enfermo precisou ser carregado em

ÁDRIA AZEVEDO
Especial para
O Liberal

uma maca, junto com o cilindro de oxigênio, para que pudesse alcançar o Hospital Regional Público da Transamazônica, em Altamira.

Apesar de sua construção ter se iniciado ainda na década de 70, até hoje a rodovia não foi concluída, em extensão prevista, e nem totalmente pavimentada. Além disso, ela carrega heranças negativas, com inúmeros impactos socioambientais causados.

Mas afinal, por que, após mais de 50 anos, a Transamazônica permanece inacabada e envolta em tanta polêmica?

INTEGRAÇÃO NACIONAL

A iniciativa de construção da Transamazônica foi do regime militar, du-

rante a presidência de Emílio Garrastazu Médici. De acordo com o historiador e professor da Universidade Federal do Pará (UFPA) César Martins de Souza, especialista no tema da Transamazônica, a ideia já existia desde 1969.

"Encontrei documentação daquele ano, uma proposta do DNER [Departamento Nacional de Estradas de Rodagem], atual Dnit [Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes], de criar uma rodovia transversal, sentido leste-oeste, que integrasse não só o Brasil, mas o Atlântico ao Pacífico, pelo Peru", relata.

Mas foi apenas em 1970 que a ideia criou forma e as obras de fato se iniciaram. "Reza a lenda que, sobrevo-

ando a Amazônia, Médici via o verde e dizia que era um vazio, sem habitantes. Mas, é bom que se ressalte, havia populações ali. Então, após fazer um discurso em Recife, em uma época de forte seca no Nordeste, ele teria decidido fazer a Transamazônica", relembra Souza.

A proposta era incentivar a migração de nordestinos, fugindo da seca, para ocupar áreas não povoadas da Amazônia, em mais um ciclo migratório do Nordeste ao Norte, como já havia ocorrido, por exemplo, durante os ciclos da borracha. "Eram duas demandas atendidas ao mesmo tempo: a oferta de terras a nordestinos atingidos pela seca e a ocupação da Amazônia, supostamente vazia, para que

ela não fosse perdida ou tomada por estrangeiros, sob o discurso de 'Integrar para não entregar'", recorda o historiador. Outro lema dos militares, relacionado ao tema, era o de "terra sem homens para homens sem terras".

Uma semana após a viagem a Recife, foi criado, pelo regime militar, o Programa de Integração Nacional (PIN), que pretendia promover maior integração da Amazônia à economia nacional, por meio de obras de infraestrutura como a BR-230. A construção da rodovia começou oficialmente em outubro de 1970, compondo um dos chamados "grandes projetos" do governo militar para a região, que acabaram por provocar diversas consequências negativas.



DIVULGAÇÃO



ARQUIVO/O LIBERAL

Rodovia atravessa sete estados, e grande parte de sua extensão ainda não é pavimentada, tornando-se intratável na estação chuvosa

The highway crosses seven states, and a large portion of its length remains unpaved, becoming impassable during the rainy season



“INTEGRATION”

After over 50 years, the Trans-Amazonian Highway remains unfinished

HIGHWAY - Amid muddy stretches, socio-environmental impacts and economic interests, BR-230 lays bare the historical and ongoing dilemmas surrounding the occupation of the Amazon.

ÁDRIA AZEVEDO
Special for O Liberal
Translated by Lucas Araújo,
Sílvia Benchimol and Ewerton
Branco (ET-Multi/UFPA)

Year in and year out, it's the same story: those who need to travel along certain stretches of the Trans-Amazonian Highway, BR-230, during the Amazonian rainy season face heavy mud, impassable sections and damage to their vehicles.

One of the most emblematic scenes illustrating the difficulty of traveling along the highway took place during the covid-19 pandemic. After

a truck became stuck in the stretch between the municipalities of Placas and Rurópolis, in Pará, an ambulance carrying a patient was unable to proceed. The patient had to be carried on a stretcher, along with an oxygen cylinder, in order to reach the Hospital Regional Público da Transamazônica [Trans-Amazonian Regional Public Hospital], in Altamira.

Although its construction began in the 1970s, the highway has yet to be completed to its planned length and remains only partially paved.

In addition, it carries a legacy of negative outcomes, with numerous socio-environmental impacts.

But why, after more than 50 years, does the Trans-Amazonian Highway remain unfinished and surrounded by so much controversy?

NATIONAL INTEGRATION

The initiative to build the Trans-Amazonian Highway originated under Brazil's military regime, during the presidency of Emílio Gar-

rastazu Médici. According to César Martins de Souza, a historian and professor at the Federal University of Pará, who specializes in the Trans-Amazonian Highway, the project had already been conceived as early as 1969.

“I found documents from that year outlining a proposal by the Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER [National Department of Highways], now the Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT [National Department of Transport Infrastructure], to build a transcontinental highway running east to west, linking not only Brazil but also the Atlantic to the Pacific, via Peru,” he said.

But it was only in 1970 that the idea took shape and construction actually began. “Legend has it that, while flying over the Amazon, Médici looked down at the green of the forest and described it as an empty and uninhabited space. But it is important to stress that populations were already living there. According to Souza, after delivering a speech in Recife, at a time of severe drought in Brazil's Northeast, he is said to have decided to build the Trans-Amazonian Highway”.

The proposal was to encourage migration from Bra-

zil's Northeast, where people were fleeing drought, to occupy sparsely populated areas of the Amazon, marking yet another migratory wave from the Northeast to the North, as had occurred during the rubber boom cycles. “Two demands were addressed at once: providing land to drought-affected Northeasterners and promoting the occupation of the Amazon, portrayed as empty, so that it would not be lost or taken over by foreigners, under the slogan ‘Integrar para não entregar’” [Integrate to not surrender], the historian said. Another military-era slogan associated with the policy was “terra sem homens para homens sem terras” [land without men for men without land].

A week after the trip to Recife, Brazil's military regime launched the Programa de Integração Nacional (PIN) [National Integration Program], aimed at more closely integrating the Amazon into the national economy by way of infrastructure projects such as BR-230. The construction of the highway officially began in October 1970, as part of the military government's so-called “grandes projetos” [major projects] for the region, which ultimately led to a range of negative consequences.

IMPACTOS AMBIENTAIS E DE SAÚDE PÚBLICA

De acordo com César Martins de Souza, os impactos socioambientais da construção da Transamazônica foram vários, em uma época em que ainda não havia leis ambientais e de proteção aos povos tradicionais como há hoje. “Os debates ambientais, naquela época, não estavam na ordem do dia. A legislação era frágil, os discursos não traziam esse debate. Por exemplo, entrevistei agricultores em Lábrea, no Amazonas [onde termina a BR-230] e eles me disseram que, para ter direito à propriedade, era preciso fazer benfeitorias na terra. E, para o governo, fazer benfeitorias era derrubar toda a mata. Depois, havia fiscalização para ver se haviam derrubado a floresta e plantado alguma coisa”, destaca o historiador.

“Aí você vê a inversão da lógica que se conhece hoje. Atualmente, se fala sobre proteção ambiental e também sobre os direitos das populações tradicionais. Mas, naquele momento, falava-se como se as populações tradicionais não existissem e o debate ambiental não estava posto”, complementa o especialista.

MEDO

Souza também cita os problemas de saúde sur-

gidos à época. “Houve um impacto relacionado à saúde pública. Havia o medo de novos patógenos e novas doenças no interior da floresta. O índice de morte de trabalhadores da obra foi muito alto, bem como de abandono. Existia um inseto chamado pium que assustou muita gente, porque a picada dele provocava febre, crise alérgica e até morte”, recorda o professor.

“Nas margens da Transamazônica, não se encontra a floresta original. E também houve mais impactos ainda com a abertura das vicinais. E não houve cuidado com as populações indígenas que viviam naquelas áreas. Há várias reportagens da época que mostravam uma ‘preocupação’ de não agredir indígenas. E isso, para eles, significava que uma equipe deveria ir na frente, para convencer esses povos a se afastar do traçado da rodovia. Caso não funcionasse, a orientação era evitar agressões. Então, você vê que era algo facultativo. Houve várias situações de violência, que iam desde desencontros interculturais até a expulsão das populações que viviam ali”, destaca Souza.

Ocupação desordenada marcou a obra

Para Virgílio Viana, superintendente geral da Fundação Amazônia Sustentável (FAS), uma organização da sociedade civil de proteção ambiental, a pavimentação da BR-230 é um tema complexo, porque gerou impactos profundos e contraditórios, alternando entre o desenvolvimento econômico esperado e graves riscos socioambientais.

“A construção da Transamazônica ocorreu em um contexto histórico em que ainda não havia marcos legais consolidados de proteção ambiental e de direitos dos povos tradicionais. Como resultado, a abertura da rodovia esteve associada a processos de ocupação desordenada, avanço do desmatamento, garimpo, grilagem de terras e conflitos fundiários. Além disso, a falta de planejamento territorial e de instrumentos como o zoneamento ecológico-econômico contribuiu para a instalação de atividades produtivas incompatíveis com a vocação ambiental da região, gerando impactos duradouros sobre a floresta e sobre as comunidades locais”, afirma o ambientalista.

Por outro lado, o superintendente reconhece que o asfaltamento é visto como importante para o desenvolvimento econômico da região sul do Amazonas e do oeste do Pará, facilitando o escoamento da produção, o combate ao narcotráfico e o

acesso a serviços básicos, como saúde e educação.

SETE ESTADOS

“Com mais de 4.260 km, a rodovia atravessa sete estados, e grande parte de sua extensão ainda não é pavimentada, tornando-se intráfegável na estação chuvosa. Apesar de ser a terceira maior estrada federal do Brasil, a Transamazônica convive com a falta de asfalto em longos trechos, após mais de 50 anos de existência, transformando o transporte na região em um desafio constante”, afirma Viana.

Para o ambientalista, a Transamazônica ainda traz impactos até os dias atuais. “O asfaltamento funciona como um facilitador do desmatamento e da degradação ambiental. Pesquisas científicas indicam que o desmatamento na região amazônica é concentrado ao longo de rodovias, agindo como um ‘tapete vermelho’ para a destruição. O entorno da BR-230 sofre com aumento da extração ilegal de madeira, grilagem, desmatamento, incêndios florestais e garimpo ilegal. Além disso, ela corta territórios indígenas e comunidades tradicionais, gerando impactos diretos e irreversíveis. O Ministério Público Federal frequentemente cobra medidas para reparar danos causados em terras indígenas, principalmente no Pará”, explica Viana.



“Os debates ambientais, naquela época, não estavam na ordem do dia. A legislação era frágil, os discursos não traziam esse debate”, destaca o historiador César Martins de Souza.

“Environmental debates were not on the agenda at that time. The legislation was weak, and the speeches did not address this issue,” emphasizes historian César Martins de Souza.



Environmental and public health impacts

According to César Martins de Souza, the socio-environmental impacts of the Trans-Amazonian Highway were wide-ranging, at a time when environmental legislation and protections for traditional communities were far less developed than they are today. “Environmental issues were not a priority at the time. Legislation was weak, and public discourse did not address these concerns. For example, I interviewed farmers in Lábrea, in the state of Amazonas [where BR-230 ends], and they told me that, to secure land ownership, they had to make ‘improvements’ to the land. For the government, that meant clearing the forest entirely. Inspections would then follow to verify whether the forest had been cut down and something had been planted,” the historian said.

“Then you see a reversal of the logic we know today. Nowadays, people talk of environmental protection and of the rights of traditional communities. But at that time, it was as if those communities did not exist, and environmental concerns were simply not part of the debate,” the specialist added.

FEARS

Souza also points to the health problems that emerged at the time. “There were significant public health impacts. There were fears of new pathogens and diseases in the interior of the forest. Mortality rates among construction workers were very high, as were rates of abandonment. There was also an insect known as the pium, which frightened many people, as its bite could

cause fever, allergic reactions and even death,” the professor recalled.

“Along the Trans-Amazonian Highway, the original forest is no longer found. There were further impacts with the opening of feeder roads. There was also no proper consideration for the Indigenous populations living in those areas. Contemporary reports often showed a so-called ‘concern’ about not harming Indigenous peoples. In practice, this meant sending a team ahead to try to persuade them to move away from the planned route of the highway. If that did not work, the guidance was to avoid confrontation. So you can see it was ultimately discretionary. There were numerous instances of violence, ranging from intercultural misunderstandings to the expulsion of communities living there,” Souza said.

Disorderly occupation marked the project

For Virgílio Viana, superintendent general of the Fundação Amazônia Sustentável - FAS [Sustainable Amazon Foundation], a civil society organization focused on environmental protection, paving BR-230 is a complex issue, as it has produced deep and often contradictory impacts, oscillating between the promise of economic development and serious socio-environmental risks.

“The construction of the Trans-Amazonian Highway took place in a historical context in which consolidated legal frameworks for environmental protection and the rights of traditional communities were not yet in place. As a result, the opening of the highway was associated with processes of unplanned occupation, rampant deforestation, illegal mining, land grabbing and land conflicts. In addition, the lack of territorial planning and of instruments such as ecological-economic zoning contributed to the establish-

ment of productive activities incompatible with the region’s environmental characteristics, generating long-lasting impacts on the forest and on local communities,” the environmentalist said.

On the other hand, the superintendent acknowledges that paving the highway is seen as important for the economic development of southern Amazonas and western Pará, as it facilitates the flow of goods, strengthens efforts to combat drug trafficking and improves access to basic services such as healthcare and education.

SEVEN STATES

“With more than 4,260 kilometers, the highway crosses seven states, and a large portion of its length remains unpaved, becoming impassable during the rainy season. Despite being Brazil’s third-longest federal highway, the Trans-Amazonian still lacks pavement along ex-

tensive stretches more than 50 years after its construction began, turning transportation in the region into a constant challenge,” Viana said.

For the environmentalist, the Trans-Amazonian Highway continues to generate impacts to this day. “Paving acts as a driver of deforestation and environmental degradation. Scientific studies show that deforestation in the Amazon is concentrated along highways, which function as a ‘red carpet’ for destruction. Areas surrounding BR-230 have seen rising illegal logging, land grabbing, deforestation, forest fires and illegal mining. In addition, the highway cuts through Indigenous territories and traditional communities, generating direct and irreversible impacts. The Ministério Público Federal [Brazil’s Federal Public Prosecutor’s Office] has repeatedly called for measures to repair damage caused to Indigenous lands, particularly in the state of Pará,” Viana explained.



VIA COMEÇA NA PARAÍBA E TERMINA NO AMAZONAS

A Transamazônica se inicia no litoral do Nordeste, mais especificamente no município de Cabedelo, na região metropolitana de João Pessoa, Paraíba, e termina em Lábrea, no Amazonas. Uma parte considerável da BR-230 é asfaltada, mas esse trecho está principalmente no Nordeste, enquanto longos trechos no Pará ainda não contam com pavimentação.

Elinaldo Oliveira, presidente da Associação de Caminhoneiros do Estado do Pará, costuma trafegar por diversas partes da Transamazônica. Para ele, a ausência de asfalto traz uma série de dificuldades.

“A realidade ainda é muito difícil. Um exemplo claro é o trecho entre Medicilândia e Rurópolis, que não tem infraestrutura adequada e, em grande parte, é estrada de

chão. No inverno amazônico, com as chuvas intensas, há pontos que ficam praticamente intratáveis. Já no verão, o excesso de poeira também prejudica bastante”, diz.

“Isso gera vários transtornos: aumento no consumo de diesel, atrasos nas entregas e prejuízos financeiros. Já presenciei e vivi situações em que foi necessário usar trator para retirar caminhões atolados. Em muitos casos, cargas perecíveis, como frutas, acabam se perdendo. Também há prejuízos mecânicos constantes, com danos em pneus e peças, devido às condições da estrada. Um ponto crítico é a chamada ‘Ladeira da Velha’, em Pacajá, que, no inverno, fica extremamente escorregadia, causando acidentes, alguns graves, devido à falta de pavimentação, sinalização e iluminação adequadas”, lamenta o caminhoneiro.

Perspectivas de conclusão

O caminhoneiro Elinaldo Oliveira espera que haja um investimento sério em infraestrutura para resolver o problema. “Esses trechos precisam de pavimentação de qualidade, manutenção constante e melhores condições de trafegabilidade. Isso não é só uma questão dos caminhoneiros, mas de toda a população da região, que depende dessas estradas para escoar produção, se deslocar e ter acesso a serviços básicos”, afirma.

De acordo com o ambientalista Virgílio Viana, a finalização da pavimentação da Transamazônica pode gerar novos impactos socioambientais. “Ela precisa ser precedida por ações robustas, como aumento no monitoramento e fiscalização dos crimes ambientais, ampliação das políticas de desenvolvimento sustentável para as populações locais e implementação efetiva das condicionantes ambientais previstas nos estudos de impacto”, argumenta.

ZONEAMENTO

Para o historiador César Martins de Souza, a Transamazônica ficou marcada como uma herança negativa da ditadura militar. “Por isso, todas as vezes que se falava

em continuar a Transamazônica, saíam críticas no País todo, de que os projetos ‘faraônicos’ estavam voltando para a região. Então, as iniciativas paravam, os políticos não queriam envolver seu nome com isso. Eu morei entre 2002 e 2018 em Altamira e participei de inúmeras reuniões em que alguma liderança dizia que iria trabalhar para o asfaltamento da Transamazônica. Mas entre o discurso e a prática, há uma boa diferença”, analisa.

De acordo com o professor da UFPA, é fato que as pessoas enfrentam dificuldades por conta das condições da rodovia. “É preciso discutir essa pavimentação, mas com muito cuidado, para não agravar os problemas já existentes. Não estou dizendo que não se deve fazer investimentos, mas é preciso fazer o zoneamento ecológico e econômico, para que não vire uma degradação ambiental ainda maior, bem como uma nova agressão às populações tradicionais que já foram tão atingidas”, opina.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) foi consultado sobre a existência de planos para a conclusão da pavimentação da BR-230, mas não respondeu até o fechamento desta reportagem.

Vários trechos ainda são estrada de chão, como é o caso do perímetro da rodovia entre Medicilândia e Rurópolis

Several sections are still dirt roads, as is the case with the stretch of highway between Medicilândia and Rurópolis.



The highway begins in the state of Paraíba and ends in Amazonas

The Trans-Amazonian Highway begins on Brazil’s northeastern coast, more specifically in the municipality of Cabedelo, in the metropolitan region of João Pessoa, in the state of Paraíba, and ends in Lábrea, in Amazonas. A significant portion of BR-230 is paved, but this is largely concentrated in the Northeast, while long stretches in the state of Pará remain unpaved.

Elinaldo Oliveira, president of the Truck Drivers’ Association of the State of Pará, regularly travels along various stretches of the Trans-Amazonian Highway. For

him, the lack of pavement creates a range of difficulties.

“The reality is still very challenging. A clear example is the stretch between Medicilândia and Rurópolis, which lacks adequate infrastructure and is largely an unpaved road. During the Amazonian rainy season, with intense rainfall, some sections become nearly impassable. In the dry season, excessive dust is also a major problem,” he said.

“This creates a range of problems, including higher diesel consumption, delivery delays and

financial losses. I have witnessed and personally experienced situations in which tractors were needed to pull trucks out of the mud. In many cases, perishable goods such as fruit are lost. There is also constant mechanical damage, including to tires and other components, due to road conditions. A critical point is the so-called ‘Ladeira da Velha,’ in Pacajá, which becomes extremely slippery during the rainy season, leading to accidents some of them serious due to the lack of proper paving, signage and lighting,” the truck driver said.

Completion prospects

Truck driver Elinaldo Oliveira hopes there will be serious investment in infrastructure to address the problem. “These stretches need quality paving, regular maintenance and better driving conditions. This is not just a concern for truck drivers, but for the entire population of the region, which depends on these roads to transport goods, travel and access basic services,” he said.

According to environmentalist Virgílio Viana, completing the paving of the Trans-Amazonian Highway could generate new socio-environmental impacts. “It needs to be preceded by robust measures, such as increased monitoring and enforcement of environmental crimes, the expansion of sustainable development policies for local populations, and the effective

implementation of environmental conditions set out in impact assessments,” he argued.

ZONING

For historian César Martins de Souza, the Trans-Amazonian Highway has come to be seen as a negative legacy of Brazil’s military dictatorship. “For that reason, whenever there was talk of continuing the project, criticism would emerge across the country, with claims that so-called ‘grandiose’ projects were returning to the region. As a result, initiatives stalled, and politicians were reluctant to associate their names with it. I lived in Altamira between 2002 and 2018 and attended numerous meetings in which local leaders said they would push for paving

the Trans-Amazonian. But there is a significant gap between rhetoric and reality.”

According to the UFPA professor, it is clear that people face significant difficulties due to the condition of the highway. “The paving needs to be discussed carefully, so as not to worsen existing problems. I am not saying that investments should not be made, but ecological-economic zoning must be carried out to prevent further environmental degradation, as well as renewed harm to traditional communities that have already been severely affected,” he said.

Brazil’s National Department of Transport Infrastructure (DNIT) was contacted about the existence of plans to complete the paving of BR-230 but had not answered by the time of this publication.



PARCERIA INSTITUCIONAL

A produção do Liberal Amazon é uma das iniciativas do Acordo de Cooperação Técnica entre o Grupo Liberal e a Universidade Federal do Pará. As reportagens que envolvem pesquisas e estudosos da UFPA são revisadas por profissionais da academia. A tradução do conteúdo é também realizada pelo acordo, através do projeto de pesquisa ET-Multi: Estudos da Tradução: multifaces e multisesmioses.

INSTITUTIONAL PARTNERSHIP

The production of Liberal Amazon is one of the initiatives of the Technical Cooperation Agreement between the Liberal Group and the Federal University of Pará. The articles involving research from UFPA are revised by professionals from the academy. The translation of the content is also provided by the agreement, through the research project ET-Multi: Translation Studies: multi-faces and multisesmiotics.