

IX. A ação do Governo

a Transamazônica e a política rodoviária

Fernando Henrique Cardoso
Geraldo Müller

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

CARDOSO, FH., and MÜLLER, G. *Amazônia: expansão do capitalismo* [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. pp. 132-141. A ação do Governo: a Transamazônica e a política rodoviária. ISBN: 978-85-99662-73-1. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.



All the contents of this chapter, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial-ShareAlike 3.0 Unported.

Todo o conteúdo deste capítulo, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição - Uso Não Comercial - Partilha nos Mesmos Termos 3.0 Não adaptada.

Todo el contenido de este capítulo, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.

IX. A ação do Governo: A Transamazônica e a política rodoviária

Ao lado da política de colonização, dos incentivos fiscais e dos possíveis projetos industriais (especialmente de exploração mineral), sobre os quais algo se dirá nas partes conclusivas deste estudo, o outro grande instrumento de que o governo dispôs na Amazônia foi a política rodoviária.

Não cabe, para os fins deste estudo, e nem é competência específica de seus autores, fazer a análise da política rodoviária. Limitar-nos-emos a constatar que ela se baseou no reforço às rodovias já existentes e no aprimoramento da ligação entre áreas de fronteira, bem como entre os núcleos povoados. Mas destacou-se especialmente pelo traçado de rodovias de penetração na floresta. E este último aspecto da política rodoviária que vai interessar-nos, na medida em que ele implica numa política audaciosa de ocupação da área.

Como já se cuidou na seção correspondente dos núcleos de colonização, aqui serão feitas apenas considerações adicionais, especialmente sobre a rodovia Transamazônica que, junto com a rodovia Cuiabá-Santarém, constituem os esforços mais significativos na direção assinalada.

Grosso modo pode-se dizer que o primeiro projeto de impacto no que diz respeito à penetração na selva amazônica foi a Belém-Brasília, aberta na administração Kubitschek.

Não obstante cruzar a mata amazônica no sul do Pará, esta rodovia apenas tangenciava a região propriamente selvática e tinha seu traçado no sentido longitudinal. A Transamazônica compõe-se de dois eixos, a Cuiabá-Santarém (entregue para sua abertura principalmente aos batalhões de engenharia militar) e a estrada que acabou sendo chamada com exclusividade de Transamazônica, que faz a ligação entre o nordeste (saindo de Picos, no Piauí) e os Estados do Maranhão (onde entronca com a Belém-Brasília na cidade de Estreito), Pará, Amazonas, Território do Rio Branco e Acre, na fronteira com o Peru (vide mapa anexo).

Trata-se, portanto, de uma estrada que penetra na região selvática, especialmente no trecho que vai de Marabá, Altamira, Itaituba, no Pará, a Humaitá, no Amazonas, onde entronca com a estrada Porto Velho-Manaus.

Cortando latitudinalmente a bacia amazônica, a estrada une povoados – como os antes referidos – localizados nas bacias dos afluentes do rio Amazonas e que, embora relativamente próximos (isto é, a *apenas* centenas de quilômetros), estavam separados pela selva e necessitavam para sua intercomunicação, por ligações fluviais, viagens de dias e mesmo de semanas, dando voltas de milhares de quilômetros.

Não cabe discorrer sobre os lances – sem dúvida grandiosos – que marcaram a abertura da estrada. Nem cabe insistir sobre o caráter de impacto da obra, no duplo sentido de que, por um lado, aguçou a imaginação e significou uma espécie de choque nacional pela conscientização de uma série de problemas pouco advertidos (problema do índio, da colonização, da exploração do trabalho, da ecologia amazônica, das alternativas econômicas etc.) e, por outro, de propaganda de um governo. Entre as manchetes de jornal, os discursos, as inaugurações e a realidade, o abismo sempre foi grande¹²⁵. Não obstante, em termos da penetração na selva amazônica, a política rodoviária posta em prática terá sido o maior esforço já feito até hoje para penetrar, por terra, na selva.

Apesar disto, não é fácil determinar os motivos e o sentido deste esforço. Desde a divulgação do plano, dúvidas e discussões sobre estes tópicos transpareceram pela imprensa, apesar do controle cerrado que os órgãos de comunicação sofriam por parte da censura.

Encarada pelos discursos de 1970, a decisão de construir esta estrada parece ter sido motivada por duas razões distintas e complementares, que não se situam diretamente a partir de considerações econômicas: as razões

¹²⁵ A Transamazônica – embora os editais de concorrência tivessem sido assinados em 18/06/1970 – teve seu início formal no dia 09/10/1970. O trecho entre Estreito e Itaituba foi entregue pelo General Médici à circulação em 27/09/1972 e o trecho entre Itaituba e Humaitá foi inaugurado pelo mesmo presidente em 30/01/1974. Foi, portanto, obra do governo Médici. O General-Presidente, aliás, visitou cinco vezes a estrada em seus quatro anos de governo. Não obstante as inaugurações, repórteres que percorreram recentemente a estrada (setembro de 1975) não hesitaram em qualificá-la (com a chancela do jornal) como um “triste malogro”, tais as dificuldades de trânsito (na época da seca), o abandono, a qualidade da rodovia (de 3ª categoria, segundo os repórteres) e o pouco tráfego (10 carros foram cruzados em centenas de quilômetros). Cf. *O Estado de São Paulo*, 28/09/1975, p. 64. Não obstante, em certos trechos, como em Altamira, onde se localizam as colônias do INCRA, na época da seca o tráfego atinge 300 veículos diários (*O Estado*, 02/10/1975).

estratégicas de uma geopolítica preocupada com os “vazios territoriais e demográficos” e o excesso de população pobre no nordeste.

Convém ressaltar que a Transamazônica não estava prevista no Plano Nacional de Viação, aprovado em 1967, e elaborado pelo governo Castelo Branco. Foi decidida depois de viagens do General Médici ao nordeste para visitar zonas assoladas pela seca. Segundo exposição do então Ministro dos Transportes, Coronel Mário Andreazza, feita ao Congresso nacional (01/07/1970), os estudos relativos à “ocupação dos grandes vazios da Amazônia” e à construção das duas rodovias (Cuiabá-Santarém e Transamazônica) foram determinados pelo presidente aos Ministérios do Planejamento, Interior, Agricultura e Transportes em março de 1970, quatro meses antes da exposição ministerial ao Congresso. Ainda segundo a mesma autoridade, “a ideia original para a construção desta obra fundamentou-se no conceito de integração nacional, ligando o nordeste à Amazônia”. Assim, “a Transamazônica seria uma ampla vereda oferecida ao nordestino para a conquista e colonização da Amazônia” (*O Estado*, 02/07/1970)¹²⁶.

A obsessão com o deslocamento de populações para permitir a “utilização ordenada e racional da mão de obra excedente na região semi-árida, mediante um vigoroso plano de colonização”, repete-se sempre nas falas oficiais. Por um lado, os “sertões semi-áridos”, por outro, as “extensas e férteis áreas” no Pará e Maranhão, incitavam a imaginação para abrir estradas e promover a “adequada fixação, sob intensiva assistência social, técnica e financeira”. Embora com destaque mais modesto ao lado dessas exigências de integração nacional e solução de problemas sociais, aparecia também a necessidade de promover o “aproveitamento das áreas de solo mais favoráveis para a colonização e o estabelecimento de atividades agropecuárias”, bem como a garantia de “acesso às regiões de ocorrências minerais com exploração econômica” (*O Estado*, 02/07/1970).

¹²⁶ Convém registrar que tudo indica que a decisão da construção da Transamazônica e a proposta do Plano de Integração Nacional (PIN) com os recursos para fazê-la originaram-se da visita do presidente Médici, em 1970, aos flagelados pela seca do nordeste. No avião, de regresso, entre Recife e Rio, para “resolver” o problema da fome, foi imaginada a Transamazônica. Ouvimos este depoimento de mais de um repórter. Ele está registrado em BUARQUE, Sérgio, “A epopéia mal saiu dos planos”, *O Estado*, 04/02/73.

Da mesma forma que ocorreu com a ocupação da área, quando o INCRA se esforçava por dar a imagem de que o governo ia assentar colonos em propriedades reduzidas, enquanto o Ministro do Interior assegurava sempre a preeminência da grande empresa, até à vitória final desta, na discussão sobre a Transamazônica notam-se também nuances importantes quanto à justificação apresentada pelos vários ministérios.

O Ministro da Fazenda, então todo-poderoso, sempre foi homem de cautela no ajuizamento do significado da Transamazônica. Quase ritualmente, quando da assinatura dos editais de concorrência para a abertura da estrada, referiu-se, mais do que à “integração nacional” – tema caro especialmente aos militares, como se verá adiante –, à “abertura de fronteiras que mudará a cara do País (...); todos os recursos minerais e naturais da Amazônia terão uma saída natural pelo sistema hidro-rodoviário, formado pelas estradas Cuiabá-Santarém e Transamazônica, em conexão com as vias navegáveis da região” (declaração de Delfim Neto, *in O Estado*, 19/06/1970). A ideia de que a Transamazônica abriria acesso a “recursos minerais” repetiu-se sempre, tanto pelo Cel. Andreazza (declaração do mesmo dia), como pelos demais ministros. Um dos repórteres que mais se ocuparam da Transamazônica, Alberto Tamer, desde agosto de 1970, quando visitou a região e constatou as imensas dificuldades de ocupação pela colonização, bem como por causa do isolamento das cidades à beira dos grandes afluentes do Amazonas, como as cidades de Itaituba e Altamira, insistia em que “a colonização, mesmo bem sucedida, poderá significar a ocupação parcial do território despovoado, mas não trará, sozinha, a redenção da economia regional” (*O Estado*, 02/08/1970). Apostava mais em “operações surpresa” que descobrissem jazidas de ouro, diamantes, ferro, estanho. Um novo Eldorado, enfim.

Sabia-se já do minério de ferro da serra dos Carajás, no Pará (400 milhões de toneladas, segundo informações iniciais), que havia sido descoberto na década de 1960 pelos militares, e que fora objeto de cogitação para a exploração pela Companhia Vale do Rio Doce em acordo com a “United States Steel Corporation”. Além disso, a cassiterita (minério de estanho) ocorria em Rondônia e no Pará (vale dos rios Aripuava e Sucunduri, afluentes do Madeira). Próximo a Itaituba havia garimpagem desde 1959, com ouro e cassiterita, às margens do Tapajós. E no alto Xingu (trecho de 130 km) e no rio Fresco (trecho de 450 km, neste afluente do Xingu) havia ocorrência de cobre (cf. Alberto Tamer, na reportagem já citada).

Aceitando-se que fosse este o “estado de conhecimento” das riquezas minerais amazônicas antes do Projeto Rondon, é pouco crível que a Transamazônica tivesse propósito específico de aproveitamento das riquezas minerais. O transporte destas exige investimentos específicos e um nível técnico muito mais alto do que os despendidos no “planejamento” e na construção da Transamazônica.

A motivação mais consistente na época pareceu ser mesmo a de “ocupar vazios” e solucionar a pressão demográfica. Entre estes dois objetivos (cuja melhor articulação e justificação acham-se nas exposições do General Rodrigo Otávio, então comandante militar da Amazônia) inseriu-se, naturalmente, o aproveitamento da Transamazônica como um “projeto-impacto”, no estilo propangandístico do governo Médici, ativado pelo Ministério dos Transportes. E não deve ser deixado para plano menor o interesse que as empreiteiras do sul tiveram para, somando-se aos esforços pela “integração nacional”, construir uma estrada de custos desconhecidos e praticamente sem limites de financiamento.

Antecipando-se às críticas emanadas por interlocutores de maior peso político (pois a imprensa criticava desde o início a improvisação e a falta de planos de viabilidade econômica do empreendimento), o Ministro dos Transportes,¹²⁷ antes mesmo do início efetivo das obras, rebelava-se contra as exigências “ortodoxas”, à luz de cujos critérios jamais se teria feito a Belém- Brasília (que *ipso facto* era absorvida e incorporada às glórias nacionais pelo ministro) e talvez nem sequer o Brasil tivesse sido descoberto... (*O Estado*, 23/07/1970). Na Belém-Brasília, calculava o Cel. Andreazza, que viviam às margens cerca de 2 milhões de pessoas; que predizer, então, quanto à Transamazônica, que iria “tangenciar áreas de terras boas, zonas favoráveis a novos pólos de mineração ouro, diamante, cassiterita e outros –, zonas favoráveis à pecuária e outros pólos de desenvolvimento econômico”? (*O Estado*, 23/07/1970). E acima de tudo, o argumento demográfico: o nordeste terá um aumento de população de 1 milhão de pessoas por ano, para as quais se precisa pelo menos de 300.000 novos empregos. Tudo isso justificaria a criação do PIN e a transferência de recursos fiscais para a SUDAM. Quanto ao argumento de que nas terras

¹²⁷ Entretanto, não foi este um gesto isolado do ministro. O próprio presidente, em reunião da SUDAM, em Belém (08/10/70), defendeu a urgência da integração da Amazônia, cujo alcance social e política não deveria medir-se por rigorosos critérios de prioridade econômica.

devolutas do Maranhão seria possível assentar 15.000 famílias, o ministro considerou este número muito pequeno, em face das potencialidades amazônicas (ver seção anterior sobre o número atual de colonos para aquilatar o exagero da imaginação ministerial).

Quando a polêmica sobre a Transamazônica se orientava para esta direção (ou seja, o realismo e a “ortodoxia” financeiro-administrativa dos críticos *versus* a ideia de “Brasil Grande” a qualquer custo), o General Rodrigo Otávio, recém-nomeado chefe do Departamento de Produção e Obras do Exército e ex-comandante da Amazônia, entrou nos debates levando a eles um grão de sal: “Só a Transamazônica não é solução” (*O Estado*, 23/08/1970). O general tinha, por um lado, uma visão histórica da ocupação da Amazônia. Desde o governo Hermes (1912), passando por Epitácio Pessoa (1918) (com a criação da SPVEA), até à SUDAM e SUDENE), houve esforços, embora “quase sempre descontinuados .em fracassos e desconcertos pela versatilidade contumaz de uma elite política oportunista” (*O Estado*, 23/08/1970). A superação deste estado de coisas (a “causação circular da pobreza amazônica e nordestina”, escreveu o general, em linguagem de Myrdal) deveria ter dois móveis básicos:

1. melhorar as condições de vida do caboclo e do nordestino;
2. atender à segurança nacional.

Queria o general que a “assistência e valorização continuada do homem amazonense” não fosse postergada e que a Transamazônica não pusesse à margem os esforços de colonização da zona de fronteira (incentivada pelo exército) e a ação centrípeta de Manaus, que requeria várias intercomunicações terrestres para efetivar-se.

Convém portanto esclarecer que seria simplista acreditar que a Transamazônica se abriu “por causa da segurança nacional”. Os homens preocupados profissionalmente com este problema tinham uma visão mais complexa que aquela expressa pelos propagandistas da estrada¹²⁸. O General

¹²⁸ O Exército preocupava-se, naturalmente, com os aspectos de segurança da Amazônia. O deslocamento da Capital do país para o Planalto Central e a diminuição da importância da hipótese de guerra no Prata levaram a um “deslocamento significativo de unidades do Exército, no eixo Sul-norte”. Em 1970 havia cinco comandos de fronteira (Rondônia-Acre, Tabatinga, Tapes, Boa Vista e Amapá) e uma Brigada da Selva. Cada comando dispunha de um batalhão de “vida, colonização e combate”; o de Rondônia-Acre dispunha de dois batalhões. A Brigada da Selva era treinada no Centro de Instrução de Guerra de Manaus e compunha-se de dois

Miranda Jordão aconselhava prudência para que não se mergulhasse “novamente na senda da aventura e só iniciar o projeto concluído entre trechos definidos, mudar populações após o estabelecimento de condições sociais e econômicas adequadas a uma vivência digna e humana e produtiva dos deslocados”. Além disto, o general parecia favorecer uma política de “concentração e não dispersão de investimentos e de núcleos populacionais, seleção de pontos de germinação e uma estreita coordenação entre as atividades dos setores públicos e privados”. Defendia, inclusive, a imigração estrangeira – a exemplo da japonesa – para povoar e valorizar a Amazônia.

Por certo, o general era sensível à ideia de que um “vazio”, quando no dobrar do século a população mundial, segundo cálculos da FAU, estaria por volta de 6 a 7 bilhões de habitantes, requeria uma ocupação célere da Amazônia. Mas, repetia, não ao preço de frustração do homem amazônico. Reconhecia a importância dos temas ideológicos (Destino Manifesto, Nova Fronteira etc.) para a unidade nacional, mas ponderava a necessidade “de dar dimensões objetivas, com racionalidade, honestidade e patriotismo a essa problemática”¹²⁹.

Por fim, na visão da importância relativa da Transamazônica, o General Rodrigo Otávio Jordão enfatizava que a aventura do presente possuía exemplos no passado na Madeira-Mamoré, na Cuiabá-Porto Velho, na estrada entre Porto Velho-Abuã-Guajará-Mirim e Alecrim-Rio Branco, estas últimas construídas pelos 5º, 6º e 7º Batalhões de Engenharia e Construção do Exército. Estes batalhões ocupavam-se ainda da estrada

antigos batalhões de caçadores, de Belém e Manaus, além de duas unidades a serem criadas em Tefé e Santarém. Convém frisar que a colonização da Amazônia ocidental “se desenvolve a partir de Colônias Militares que têm por missão (... além das específicas) fixar e racionalizar as populações locais”. (Informações tiradas de matéria feita por Antônio Carlos Pereira para *O Estado de São Paulo*, 09/04/1970, com base em documentos e informações oficiais, prestadas também pelo General Rodrigo Otávio.)

¹²⁹ Além dos “temas ideológicos” influam provavelmente temas políticos. O Cel. Jarbas Passarinho, Ministro da Educação, falando sobre a Amazônia na Academia Nacional de Polícia, refere-se não só às “ameaças externas” mas aos riscos da pobreza interna, porque foi graças aos ressentimentos dos povos subdesenvolvidos da África que a “mensagem comunista, a maior fraude do mundo”, neles penetrou (*O Estado*, 28/05/69. “Passarinho defende ocupação territorial”). Convém acrescentar que na região oriental da Transamazônica, perto de Marabá e no vale do Araguaia, houve operações de guerrilha. Trata-se, contudo, de área de povoamento mais antigo, e seria difícil afirmar que a atividade guerrilheira *motivou* a Transamazônica.

entre Manaus-Caracarai-Boa Vista – Marco BV8 e da estrada entre Boa Vista e Normândia. Ou seja, a Amazônia ocidental e a zona de Fronteiras (inclusive com a valorização de um Fundo de Áreas Estratégicas) deveriam continuar a cargo do Exército.

A Transamazônica, na visão dos homens encarregados da segurança territorial, era portanto parte – e modesta – do conjunto de medidas necessárias para povoar a região, com segurança e sem prejuízo do povo.

O Ministro dos Transportes, um mês depois, voltou a usar a argumentação de que não se pode quantificar a Transamazônica e que tudo vale para salvar os 300.000 nordestinos excedentários a cada ano...

Dentre os críticos que prosseguiram a polêmica (sem continuidade, por certo), convém destacar dois: o Senador José Ermírio de Moraes – grande industrial do sul, usineiro no nordeste e senador por Pernambuco – que se opôs abertamente à “aventura” quando havia terras no Maranhão e possibilidades de povoá-las e que se insurgiu contra uma estrada que poderia abrir perspectivas de exploração de minérios por grupos estrangeiros sem que se os obrigasse a arcar com os custos de infraestrutura; e o General Juarez Távora.

Este último, sem estar preso a funções militares ou públicas, depois de visitar a Amazônia em companhia dos Generais Miranda Jordão e Albuquerque Lima, fez declarações francas. Apoiava a ideia da Transamazônica para ocupar espaços vazios, através da colonização, absorver os excedentes do nordeste e favorecer a exploração de minérios. Mas, ponderava, a urgência da obra é discutível; ela não deve ser feita em desmedro de outras estradas mais vitais; as colônias corriam o risco de não encontrar escoamento para suas produções dadas as distâncias; dever-se-ia começar a ocupação “a partir da fronteira econômica que fica a leste, mas precisamente entre o Araguaia e o Tocantins” (*in O Estado*, 18/11/1970) e, como alertara o Senador Ermírio de Moraes, seria melhor aprofundar as experiências de colonização a partir do Mearim, no Maranhão, já povoado e mais próximo aos mercados.

Em longa entrevista concedida a *O Estado de São Paulo*, em 22/11/1970, o marechal repisava seus argumentos, alegava que as terras amazônicas não eram tão boas quanto se espalhava, que a fixação do homem à região era problemática, que para fins de segurança nacional o

importante era o conjunto Transamazônica-Cuiabá-Santarem-Perimetral Norte e, nele, o deslocamento longitudinal possibilitado pela Cuiabá-Santarém; que o importante, nestes termos, era reforçar os núcleos de colonização da fronteira e que seria conveniente estabelecer prioridades de colonização na Transamazônica, especialmente a oeste de Itaituba (Tapajós), para ligar as explorações de cassiterita a um porto do rio Madeira.

Frente às ponderações do Congresso, da imprensa e de militares conhecedores da região, a resposta oficial foi direta: “A Transamazônica é obra irreversível, estando as obras correndo dentro dos cronogramas e de acordo com os estudos previamente realizados (Cel. Andreazza, *O Estado*, 27/11/1975)”. Comparou-a com a Belém-Brasília, que fora chamada de “estrada das onças” e em 1970 tinha um tráfego de 600 veículos diários e foi feita “sem estudos sobre sua viabilidade e sem um planejamento adequado e rigoroso, como o que agora estamos adotando” (sic)¹³⁰.

Assim, apesar das ponderações de altos chefes militares, a Transamazônica foi transformada pelo governo em “vital para o desenvolvimento e a segurança de uma vasta área brasileira, que estava totalmente abandonada”. Mais explicitamente ainda, o diretor-geral do DNER, engenheiro Elizeu Rezende, declarava: “A Transamazônica é uma decisão política do governo brasileiro; as regras clássicas da análise econômica não podem ser adotadas num projeto de tal vulto,” do qual o desenvolvimento econômico da Amazônia dependeria (*O Estado*; 17/09/1970).

De 1971 até 1974, quando se fez a “inauguração final” da Transamazônica, os mesmos reparos eram feitos pela imprensa e por personalidades, mas o coro oficial do “Brasil Grande” transformou em sussurros as ponderações sobre a “dimensão objetiva, com racionalidade, honestidade”, Não cabe avaliar neste estudo os efeitos da Transamazônica

¹³⁰ Houve uma polêmica encoberta quanto ao custo da Transamazônica. O preço pago diretamente às empreiteiras, por quilômetro, que se estimava em Cr\$ 65.000,00, alcançou, segundo o Ministro Andreazza (*O Estado*, 20/12/73), Cr\$ 300.000,00. É difícil saber o custo exato da obra e talvez este aspecto seja realmente menor no conjunto da problemática amazônica. Tratando-se de implantação ainda precária, seu custo inicial foi relativamente pequeno (aceitando-se os dados do ministro, 600 milhões de cruzeiros por 2000 km). A Rio-Santos custou 4 milhões por quilômetro.

(é necessário maior perspectiva no tempo para julgá-los). Mas parece óbvio, à luz do que hoje se publica na imprensa e dos dados que coligimos, que o sacrifício dos colonos foi grande, os resultados da produção local ainda são modestos, a população atraída por colonização dirigida é pequena e a estrada não é facilmente transitável.

Resta enfatizar que, pelo material exposto, deduz-se que a ideia de “ocupar vazios” e de deslocar populações do nordeste para a Amazônia serviu de estímulo à imaginação de quase todos que encaravam a construção da Transamazônica. Nem a segurança nacional, por si, nem a exploração de minérios e muito menos a colonização foram expressas e avaliadas nos planos (quais?) da construção da estrada.

Antes, parece que o grão de verdade que havia em cada um destes estímulos diluiu-se frente ao interesse maior que, no caso, foi o casamento de uma vocação de grandeza de certos setores governamentais com o interesse dos empreiteiros, mas mesmo este último expressou-se em cifras relativamente pequenas (US\$ 100 milhões). Por certo, houve divisão de trabalho entre os batalhões de engenharia e a engenharia civil, mas àqueles coube a tarefa que já tinham programado antes, na Perimetral Norte, na Cuiabá-Santarém e nos trechos ocidentais da Transamazônica, junto à fronteira, e que obedeciam aos propósitos do exército.

A Transamazônica propriamente dita ficou como área reservada para o Ministério dos Transportes e para as empreiteiras, dando-se ao INCRA o osso difícil de roer que consistiu em improvisar uma política de colonização.