

# **A** Geopolítica, Redes de Transporte e as Migrações na Amazônia Legal

Natalício Pereira Lacerda<sup>1</sup>

## **Resumo**

Este trabalho estuda os fluxos de populações regionais e as conexões envolvendo as redes rodoviária, ferroviária, hidroviária como componentes fundamentais para os fluxos migratórios na Amazônia Legal, região que, até o início do século do XX, era considerada como um imenso vazio demográfico reconhecido apenas pelo seu valor estratégico e geopolítico.

**Palavras-chave:** Geopolítica; redes; fluxos migração.

## **Abstract**

This paper studies the flows of regional populations and connections involving road networks, railway, waterway as key components for migration in the Amazon region in which even the beginning of the twentieth century was considered immense demographic void only recognized for its strategic and geopolitical value.

**Keywords:** Geopolitics; networks; migration

---

<sup>1</sup> Professor da Universidade Estadual de Mato Grosso – Campus de Sinop, Departamento de Administração - Doutor em Desenvolvimento Regional pela (UNISC). Endereço: natalicio62@gmail.com

## 1. INTRODUÇÃO

A geopolítica brasileira esteve sempre vinculada aos militares, é evidente que as redes de informações desempenharam papel importante na concretização dos princípios por ela instituídos, conectados sempre à obsessão pela segurança nacional, num processo de apropriação do território através da implantação das redes rodoviárias nas regiões isoladas, e das redes de telecomunicações buscando integrar de todo o território nacional, principalmente os rincões extremos e praticamente desabitados como a da fronteira Amazônia Legal.

Tal fronteira abrange os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins. Notadamente, a maioria desses estados está localizada na Região Norte, com exceção do Maranhão, na Região Nordeste, e do Mato Grosso, na região Centro-Oeste. A área total atinge, aproximadamente, cinco milhões de km<sup>2</sup>, o que representa cerca de 60% do território brasileiro (BECKER, 2001).

As redes ganham importância na tentativa da integração plena de todo o território nacional, selecionando territórios para investimentos, que dependem de suas próprias potencialidades e que, ao se expandirem, socializam-se, gerando movimentos sociais, os quais também tendem a se transnacionalizarem.

## 2. GEOPOLÍTICA

Geopolítica é uma palavra polêmica. Como ciência, igualmente, é de aceitação polêmica. Sua semântica vem de geo (terra), e política (arte de governar). A geopolítica é a arte ou a ciência de governar os Estados, inspirados nas realidades geográficas de seu território (MATTOS, 1975). Segundo Tosta (1984, p. 1), a ideia de Geopolítica remonta à Idade Antiga, a começar pelo filósofo grego Aristóteles (384-322 A.C.), que relacionava a Ciência Política à Geografia.

Cabe aqui destacar a definição do Instituto de Geopolítica de Munique

A geopolítica é a ciência das relações da terra com os processos políticos. Baseia-se nos amplos fundamentos da geografia política, que é uma ciência de organismo político no espaço e, ao mesmo tempo, de sua estrutura. Ademais, a geopolítica proporciona os instrumentos para a política e diretrizes para a vida em conjunto. Assim a geopolítica se converte em uma arte, arte de guiar a política prática (MATTOS, 1975).

A geopolítica é uma modalidade da ciência geográfica que busca entender as relações de reciprocidade entre o poder político nacional e o espaço geográfico, orientando as ações dos governos no cenário local, regional e internacional.

Para Becker (2005):

A geopolítica sempre se caracterizou pela presença de pressões de todo tipo, intervenções no cenário internacional desde as mais brandas até guerras e conquistas de territórios. Inicialmente, essas ações tinham como sujeito fundamental o Estado, pois ele era entendido como a única fonte de poder, a única representação da política, e as disputas eram analisadas apenas entre os Estados. Hoje, esta geopolítica atua, sobretudo, por meio do poder de influir na tomada de decisão dos Estados sobre o uso do território, uma vez que a conquista de territórios e as colônias tornaram-se muito caras.

A geopolítica e as redes têm sido utilizadas para articulações políticas e sociais, visando ao domínio e controle de determinado território. As redes têm importante papel no processo de apropriação e reapropriação do espaço. Elas são responsáveis pelas transformações no território, quando constroem os mais variados tipos de interconexões, nas quais se destacam as redes técnicas ou de infraestruturas, como sendo aquelas que dão suporte ao fluxo de materiais e informações, tais como as redes de transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias etc.), e as de comunicação e informação (inforvias, Internet, sistemas de comunicação via satélites etc.)

### 3. AS REDES DE COMUNICAÇÃO E OS PLANOS VIÁRIOS

A guerra do Paraguai<sup>2</sup> (1864) veio provar a carência de comunicação para o interior da massa continental. A expedição saiu de São Paulo para socorrer o território de Mato Grosso, invadido por Solano Lopez, e levou mais de ano para atingir o Nioaque<sup>3</sup>, embora metade do efetivo tenha perecido nas marchas pelo sertão ínvio e inóspito.

O Império, já frágil, esboçava resistência nas atitudes progressistas de Pedro II, quando este adotou avanços tecnológicos como o telégrafo elétrico. Inaugurada em 1852, sob o comando do engenheiro Guilherme Schüch Capanema, a primeira linha subterrânea cobria três quilômetros, interligando a Quinta Imperial ao Quartel do Campo no Rio de Janeiro. O telégrafo, hoje chamado de “internet vitoriana”, era a tecnologia certa para a hora certa no lugar certo: uma rede de cabos, uma linha passível de ser visualizada - para com ela desenhar as fronteiras, estabelecer limites – capaz de alertar o país através dos sinais de Morse contra surpresas e ambições (ZAREMBA, 2003).

O sistema de redes envolve várias características, principalmente, circulação e comunicação. Mas isso não está ao alcance de todos, parte do ecúmeno encontra-se excluída e à margem do processo de integração, seja pela falta de recursos técnicos e financeiros, seja pela exclusão como forma de manipulação e de dominação.

Na sociedade contemporânea, dominada pela comunicação, o poder pode, então, se dissimular. O poder pode controlar, vigiar, interceptar, praticamente sem ser visto. “A rede faz e desfaz as prisões do espaço,

---

<sup>2</sup> A Guerra do Paraguai teve seu início no ano de 1864, a partir da ambição do ditador Francisco Solano Lopes, que tinha como objetivo aumentar o território paraguaio e obter uma saída para o Oceano Atlântico, através dos rios da Bacia do Prata. Ele iniciou o confronto com a criação de inúmeros obstáculos impostos às embarcações brasileiras que se dirigiam a Mato Grosso através da capital paraguaia.

<sup>3</sup> Em 14/07/1847, partiu uma expedição comandada por Joaquim Francisco Lopes, com o objetivo de estabelecer uma rota fluvial para ligar Mato Grosso ao Paraná. Após longa viagem, aportaram na região onde se radicara, vindo de Cuiabá em 1840, João Gomes. Estabeleceram então um Porto, ao qual deram o nome de São João de Antonina em homenagem ao Barão de Antonina. Mais tarde foi fundada a povoação de Nioaque, em data, até hoje, suscetível de dúvidas: 22/04 ou 22/05/1848. Foi elevada a Distrito pela Lei n° 506, de 24/05/1877 e o Município pelo Decreto 23 de 18/07/1890. Comemora-se seu aniversário no dia 22 de maio. *Fonte: SEPLAN-MS (1999) <<http://www2.uniderp.br/Atlas/nioaque.htm>>.*

tornando-o território<sup>4</sup>: tanto libera quanto aprisiona. É o porquê de ela ser o instrumento por excelência do poder” (RAFFESTIN, 1993).

#### Segundo Becker (2005):

Verifica-se o fortalecimento do que se chama de coerção velada. Pressões de todo tipo para influir na decisão dos Estados sobre o uso de seus territórios. Essa mudança está ligada intimamente à revolução científico-tecnológica e às possibilidades criadas de ampliar a comunicação e a circulação no planeta através de fluxos e redes que aceleram o tempo e ampliam as escalas de comunicação e de relações, configurando espaços-tempos diferenciados.

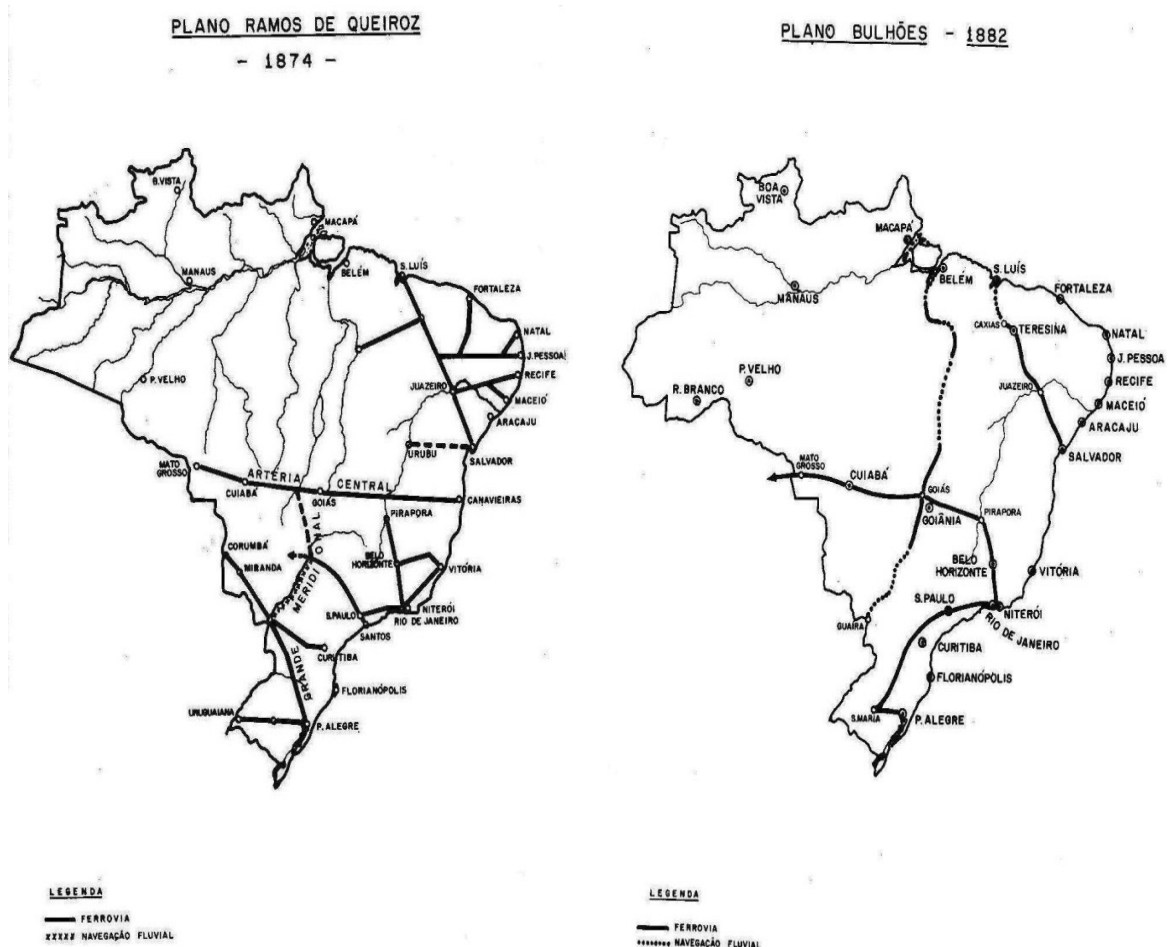
Terminada a Tríplice Aliança<sup>5</sup> em que pesem os inúmeros planos de vertebração de nosso território, projeto da autoria das melhores inteligências dotadas de sensibilidade política, surge o Plano de Navegação Interior do Brasil - pelo engenheiro militar Eduardo José de Moraes-; o que abre espaço para dois planos ferroviários (1874 e 1881), um plano misto ferroviário e fluvial (1874) do engenheiro André Rebouças - com ambição de alcançar o Pacífico articulando as duas vertentes do Continente – além do plano ferroviário fluvial (1882), do engenheiro Honório Bicalho - também plano misto do engenheiro Oliveira Bulhões (MATTOS, 1975). Sendo a rede<sup>6</sup> formalizada através de linhas imaginárias produzidas pela cartografia e por sistemas técnicos de transporte e telecomunicações, interligando vários pontos como cita Roberto Lobato Corrêa “[...] um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por certo número de ligações” (2001, p.107). Portanto, as redes estão ligadas aos processos históricos e relacionadas à construção do território a partir da apropriação do espaço, conforme se observa na Figura 01.

<sup>4</sup> O território é construído pelo movimento dialético de territorialização-desterritorialização-reterritorialização e, ao mesmo tempo, por redes, malhas e nós que formam a base material e imaterial de cada território. Nessa concepção, não há território sem redes, malhas e nós; é sempre permeado por relações de poder (RAFAFFESTIN, 1993).

<sup>5</sup> O Brasil levantara a questão da livre navegação do rio Paraguai e das fronteiras entre os dois países, bem como a Argentina e o Uruguai reivindicavam a livre navegação nos rios. Em 1865, temendo uma invasão do Uruguai, o Paraguai atacara a província de Mato Grosso no Brasil, ao mesmo tempo toma a província de Corrientes na Argentina. Em contrapartida, organiza-se a Tríplice Aliança, pretendendo garantir a livre navegação nos rios Paraguai e Paraná.

<sup>6</sup> Rede é toda infraestrutura que permite o transporte daquilo que é material ou imaterial (energia ou informações) e se inscreve sobre um determinado território, caracterizando-se por inter-relações promovidas por pontos de acessos terminais, de transmissões ou considerados como nós de bifurcação ou de comunicação (SANTOS, 1996).

Figura 01: Planos de integração viária Século XIX



Fonte: MATTOS, 1975.

O primeiro grande plano de comunicações, concebido no Brasil, foi o Plano Bicalho<sup>7</sup> (1881) - em homenagem ao engenheiro Honório Bicalho, chefe da diretoria de Obras Públicas do Império - consistia em grandes e pequenos troncos viários, os primeiros ligando as Províncias do Império e os outros ligando pontos dentro das Províncias. A originalidade desse plano não estava, porém, no fato de ele ser o primeiro, nem tampouco por essas características, mas sim por preconizar a utilização dos rios como as principais vias de transporte no território brasileiro, e olhar as ferrovias como os meios através dos quais os rios seriam interligados (VIEIRA, 2005)

A geopolítica no Brasil esteve sempre relacionada às estratégias militares vinculadas à soberania, à segurança nacional e à apropriação do

<sup>7</sup> O primeiro grande plano de comunicações concebido no Brasil foi o Plano Bicalho (1881), em homenagem ao engenheiro Honório Bicalho, chefe da Diretoria de Obras Públicas do Império (VIEIRA, 2005).

território, onde as redes desempenham papel importante na organização, ocupação e reocupação do espaço, fazendo uma verdadeira reformulação no mapa do brasileiro a partir do século XIX, tornando regiões mais próximas, facilitando a circulação de informações, de bens e pessoas, com maior velocidade.

#### Segundo Dias (1995):

A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam: rodovias, canais estradas de ferro, circuitos comerciais e bancários, autoestradas, rotas aéreas etc (LEFÉBVRE apud RAFFESTIN, 1980).

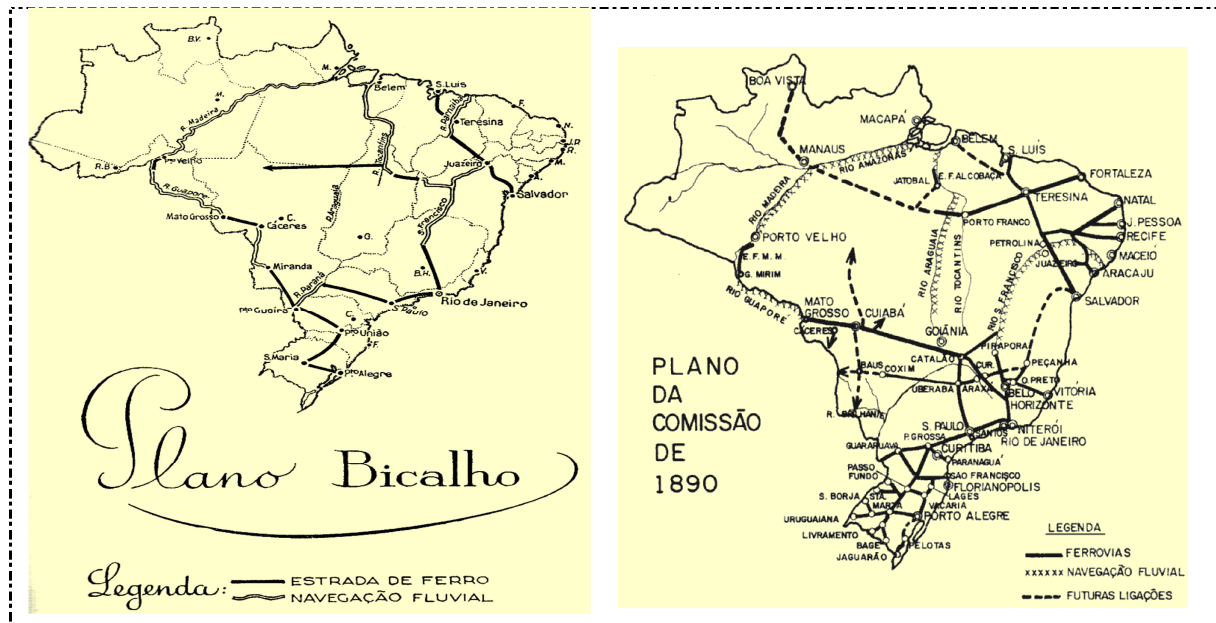
Desde o Império, a adoção de planos de viação foi preocupação de muitas personalidades, embora a história tivesse de esperar até o início da República para que o Estado brasileiro tomasse alguma iniciativa com vistas a preparar planos. Após a frustração com relação ao primeiro plano geral, fruto de uma comissão composta em 1890<sup>8</sup>, continuou-se a adotar programas independentes para cada modal.

Em 1903, o engenheiro Emílio Schnnor tornou público o projeto para uma estrada de ferro partindo de Bauru, em direção a Jupiá, que cruzasse o rio Paraná rumo ao Miranda e daí a barrancas do rio Paraguai. Era retomado o Plano Queiróz (1874). O projeto Schnnor despertou grande interesse como também despertará outro da mesma época do engenheiro Pimenta Bueno que pretendia que o Rio Preto alcançasse Cuiabá (MATTOS, 1975). Vide figura 02.

---

<sup>8</sup> No primeiro ano da República, é nomeada uma comissão para elaborar um Plano Geral de Viação Federal, presidida pelo general engenheiro Jerônimo de Moraes Jardim. Dos trabalhos desse grupo, resultou o chamado Plano da Comissão (1890) que logo foi abandonado (MATTOS, 1975).

Figura 2: Plano Bicalho e Plano da Comissão



Fonte: DNIT Evolução do Planejamento Nacional de Transportes

Com o advento da República, tem início a Marcha para o Oeste<sup>9</sup>, visando à ocupação efetiva do Centro-Oeste. Inicia-se um esforço sistemático de reconhecimento e de levantamento dos recursos naturais, sendo organizada, em 1906, a primeira comissão exploradora do Planalto Central. Na década seguinte, ocorre a implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil<sup>10</sup> (BRASIL, 1997), provocando um grande fluxo migratório, derivado principalmente do Sul do país, para a região Centro-Oeste. A população cresceu rapidamente, passando de 220.812 habitantes em 1872, para 758.351, em 1920. As bases desse primeiro fluxo migratório foram: a exploração extrativa no Norte e lavouras rudimentares no extremo Sul (BRASIL, 1982).

As abordagens dos fenômenos como da migração apresentam, em seu bojo, questões que falam das propriedades de acessibilidade e distanciamento, quando se referem ao papel da fricção da distância

<sup>9</sup> Constituição 1946, dentro do espírito da nacionalização a “Marcha para Oeste” foi um esforço nacional de ocupação territorial visando à segurança e a defesa da soberania Nacional. A ocupação das fronteiras deveria atender à urgente necessidade de estabelecer e desenvolver, rápida e racionalmente, as condições mínimas de nacionalização, de organização social, econômica e de segurança das regiões fronteiriças e dos sertões, de integrá-los

<sup>10</sup> Em 1904 foi criada a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil com extensão de 1269 Km ligando Bauru a Porto Esperança, com a chegada dos trilhos as margens do rio Paraguai, estava criado novo pólo de atração para as regiões brasileiras das bacias do Paraná e do Paraguai, abria-se assim uma opção vial para o leste matogrossense, opção esta que se estenderia ao Paraguai e Bolívia (Mattos 1975).



relacionada aos assuntos humanos, em que a distância é tanto uma barreira como uma defesa contra a interação humana, (HARVEY, 1992).

Assim, o Sul mato-grossense, em 1920, já comportava mais da metade da população do antigo Estado, fato que contribuía para a formação de mais povoados e o fortalecimento de outros, que se tornaram municípios até 1930. É o caso de Aquidauana, Campo Grande, Nioaque, Bela Vista, Três Lagoas, Entre Rios (Rio Brilhante), Maracaju, Ponta Porã e Porto Murtinho.

Já a área Sudeste do atual Mato Grosso, nas proximidades com Goiás vivenciou, nas primeiras décadas do século XX, certo apogeu populacional decorrente de descobertas de minas de diamantes. Esse fato contribuiu para o crescimento de antigos povoados como Barra do Garças, mas também surgiram novos, como Ponte Branca, Poxoréu (até 1914 habitada apenas por índios Bororo), Lajeado e São Vicente - atuais Guiratinga e Alto Garças - entre outras (ABREU, 2001).

Numa época em que uma viagem do Rio a Cuiabá durava mais de 30 dias, a febre modernizante do telégrafo contaminou o país cobrindo o território nacional nas redes instaladas pelos cabos submarinos da *Western and Brazilian Telegraph Co.*, cabos sub-fluviais da *Amazon Telegraf Co.*, telégrafos da rede ferroviária, e nas seis estações de telegrafia sem fio, chamadas estações Marconi, que Cândido Mariano Rondon realizaria a partir de 1890<sup>11</sup> (SILVA, 2008).

Entre 1907 e 1915, as excursões empreendidas pela Comissão de Linhas Telegráficas e Estratégicas do Mato Grosso ao Amazonas ficariam conhecidas como Comissão Rondon, responsáveis pela instalação de 4.502,502 km de linhas telegráficas, inaugurando 55 estações, construindo a estrada Tapirapoan a Jurena, conectada à estrada de ferro Madeira- Mamoré, por sua vez construída de forma integrada à rede de telegrafia (RONDON, 1945).

Os trabalhos realizados por Rondon se colocam como referências para o desenvolvimento futuro de várias regiões do Brasil, pois, a partir dos

---

<sup>11</sup> A primeira grande Comissão criada pela República com o intuito de integrar o território nacional através do telégrafo foi a Comissão Construtora de Linhas Telegráficas do Rio de Janeiro ao Mato Grosso, que, sob a chefia do Major Gomes Carneiro, esteve em funcionamento entre os anos de 1890 e 1898. No ano de 1891, o então tenente Cândido Mariano da Silva Rondon foi enviado ao Mato-Grosso para servir nesta Comissão, onde esteve até sua conclusão (CASER, 2008).

mesmos, foram desencadeados muitos projetos de colonização, inclusive com a implantação de cidades próximas às estações telegráficas (BIGIO, 2000).

Conforme Souza (2001):

Em nossos dias os países civilizados estão cobertos por uma verdadeira rede de arames estendidos entre postes e condutores subterrâneos, e os continentes se acham ligados entre si por cabos mergulhados nas imensas profundidades dos oceanos. Graças a esse gigantesco trabalho, (...) podemos do Brasil acompanhar os acontecimentos que se dão nas mais longínquas terras. (...) A telegrafia e a telefonia progridem, portanto; e, sempre ao serviço da coletividade, colocam as cidades e os Estados longínquos em contato diuturno; aproximam os produtores dos consumidores, a suprema administração do Estado dos funcionários colocados nos confins. São elementos indispensáveis à solidariedade e ao progresso das nações (SOUZA 2001, p. 2 apud BHERING 1914).

A simples existência de elementos técnicos não é suficiente para integrar esses espaços, é necessário considerar as pessoas envolvidas no processo. Desse modo, podemos perceber a importância dos movimentos migratórios para estabelecer conexões territoriais e produzir a integração dos espaços.

As interações espaciais se dão através de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capitais e informações sobre o espaço geográfico, podendo variar em intensidade e frequência, dependendo da distância e da direção (CORRÊA, 1997). O desenvolvimento territorial está relacionado aos investimentos e projetos, não se constituindo como um interesse do todo, mas apenas como a vontade de alguns, visto que os benefícios do acontecimento se restringem a um pequeno e seletivo grupo de agentes.

Assim, através da inserção das redes, os lugares são (re)funcionalizados, acolhem novas divisões do trabalho, novas hierarquias e posições, novos conteúdos normativos e, mesmo, especializações territoriais alienadas que tiram a coesão e a força dos trabalhos e da organização pretérita do território. É a partir daí que podemos pensar que a integração e fluidez garantida para alguns, significa também fragmentação e imobilidade para outros, o que também inclui pensarmos as redes não só pelo ponto de vista técnico, mas também com um enfoque social (DIAS, 2005).

Os processos de ocupação territorial e integração brasileira ganham um novo destaque no período da primeira República (1889-1930), com a eleição de Washington Luís Pereira, para o quadriênio 1926-1930, período marcado pela ênfase no sistema rodoviário, e celebrizado pelas palavras do presidente, ao afirmar que "governar é construir estradas", formando a rodovia um elo com as ferrovias.

Foram inúmeras as rodovias abertas nesta época, considerada o apogeu do rodoviarismo. Foi criada a Comissão Federal de Construções, encarregada de planejar e construir vias, e o Fundo Especial, com recursos arrecadados através da cobrança de impostos destinados à construção e conservação de estradas de rodagem federais. (SILVA, 1984)

As transformações econômicas ocorridas no início do século XX, não provocaram alterações nos traçados das ferrovias que serviam basicamente de suporte para o escoamento da cana-de-açúcar, e principalmente do café, até meados da década de 1930. O Estado não conseguiu promover a transformação da malha ferroviária e os investimentos não foram suficientes para alterar os trechos e fazer a ligação entre as regiões do Brasil visando acompanhar o processo de desenvolvimento (BARAT, 1991, p. 120).

Em 1930<sup>12</sup>, no ano em que Getúlio Vargas depôs o Presidente Washington Luís, existiam 2.255 km de estradas de rodagem e 5.917 km de estradas carroçáveis, em mau estado de conservação. A opção pelo sistema rodoviário caiu junto com ele, frente aos revolucionários de 1930.

Criado no Governo Getúlio Vargas (1930-1937), o Plano Geral Nacional de Viação de 1934 (PGNV/1934), foi o primeiro projeto nacional para os transportes aprovado oficialmente, apesar de ainda ter uma grande influência dos anteriores. Era de natureza multimodal, mas a prioridade conferida pelo governo foi à modalidade rodoviária que já começava, desde

---

<sup>12</sup> A vitória do paulista Júlio Prestes, apoiado por Washington Luís, nas eleições presidenciais de 10 de março de 1930, foi contestada por suspeita de fraude. O assassinato de João Pessoa, presidente da Paraíba e candidato a vice-presidente na chapa de Getúlio Vargas à sucessão presidencial, em 26 de julho de 1930, foi um fato decisivo para o agravamento dos movimentos de oposição ao governo de Washington Luís, já desgastado pela crise do café. Reassumindo o governo do Rio Grande do Sul, Getúlio Vargas e outros políticos como Osvaldo Aranha deram início à conspiração política que levou ao movimento de 3 de outubro de 1930, a Revolução de 1930, como ficou conhecido o episódio. O presidente Washington Luís foi deposto em 24 de outubro, pelos chefes das forças armadas, e uma junta provisória de governo assumiu o poder, composta pelos generais Tasso Fragoso e Mena Barreto e pelo almirante Isaías de Noronha.

então, a se revelar. O PGNV/1934 designava troncos e ligações das redes ferroviária e rodoviária com um número de ordem obedecendo a critérios técnicos. (Ministérios dos Transportes -Planos de Viação -Evolução Histórica).

O Plano Rodoviário Nacional elaborado em 1938 pelo presidente Vargas projetava a implantação de uma rede de transportes que integraria o território brasileiro por meio de estradas de rodagem. Para o Centro-Oeste, o tronco rodoviário federal mais importante seria a construção da rodovia Transbrasiliana, considerada a "coluna dorsal" do país, e que cortaria o Estado de Goiás de Norte a Sul. Planejada para ser o "eixo rodoviário" do Brasil, a Transbrasiliana foi um projeto viário ambicioso da era Vargas que se arrastaria por décadas sem ser executado na íntegra. Nos planos do governo, as despesas com as obras de implantação da rodovia ficariam a cargo do Tesouro Nacional e do erário dos estados por ela servidos. Os mais de mil quilômetros da estrada que seriam construídos em Goiás, por exemplo, ficariam sob a responsabilidade financeira e técnica do governo estadual. Dessa forma, por falta de recursos financeiros, o projeto não foi executado no tempo previsto.

Os movimentos migratórios<sup>13</sup> formaram novas estruturas regionais, conjugados com os eixos fluviais e terrestres de comunicação. Explica Sayago et al. (2004, p.21) "[...] as redes de transporte integram os eixos fluviais e rodoviários em sistemas multimodais, que permitem uma maior capilaridade na ocupação do território por atividades voltadas ao mercado".

Para Raffestin (1993):

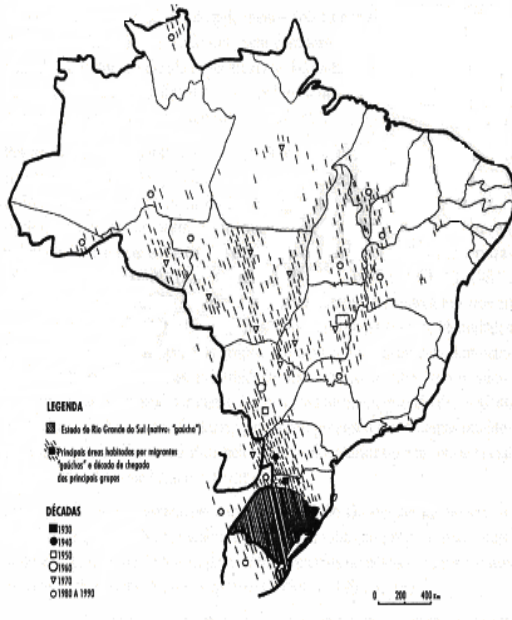
Todo indivíduo está preso a uma rede de comunicação, da mesma forma que todo grupo e toda sociedade. [...] Todas as redes que interessam à comunicação de massa e à comunicação interpessoal, obedecendo a uma estrutura formal, são instrumentos de poder, estreitamente controlados na maioria dos casos, pois permitem encerrar uma população numa trama informacional que as superdetermina em relação às estratégias das organizações (p. 218).

---

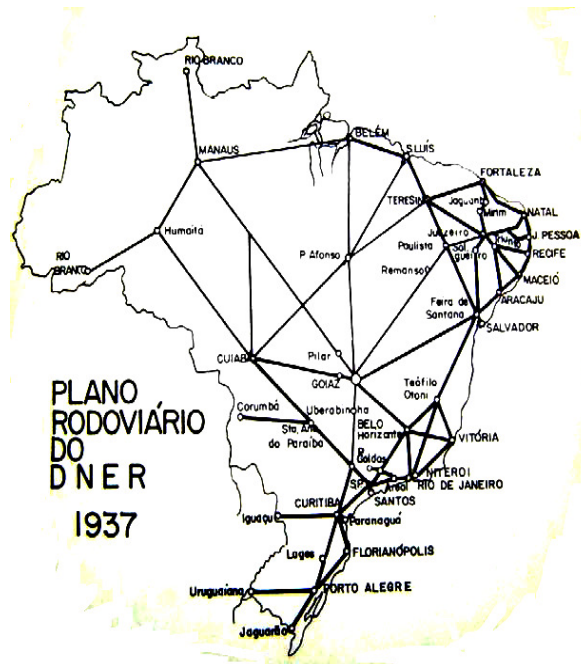
<sup>13</sup> Entre meados do século XIX até as primeiras décadas do século XX o Brasil participou de um dos maiores movimentos migratórios da história, recebendo principalmente indivíduos de origem Europeia e Asiática, que tiveram participação fundamental na estruturação da mão de obra nacional (BALAN, 1973; BRITO, 1995).

Figura 03: Fluxos migratórios e Plano rodoviário de 1937.

Movimentos migratórios



Plano rodoviário 1937



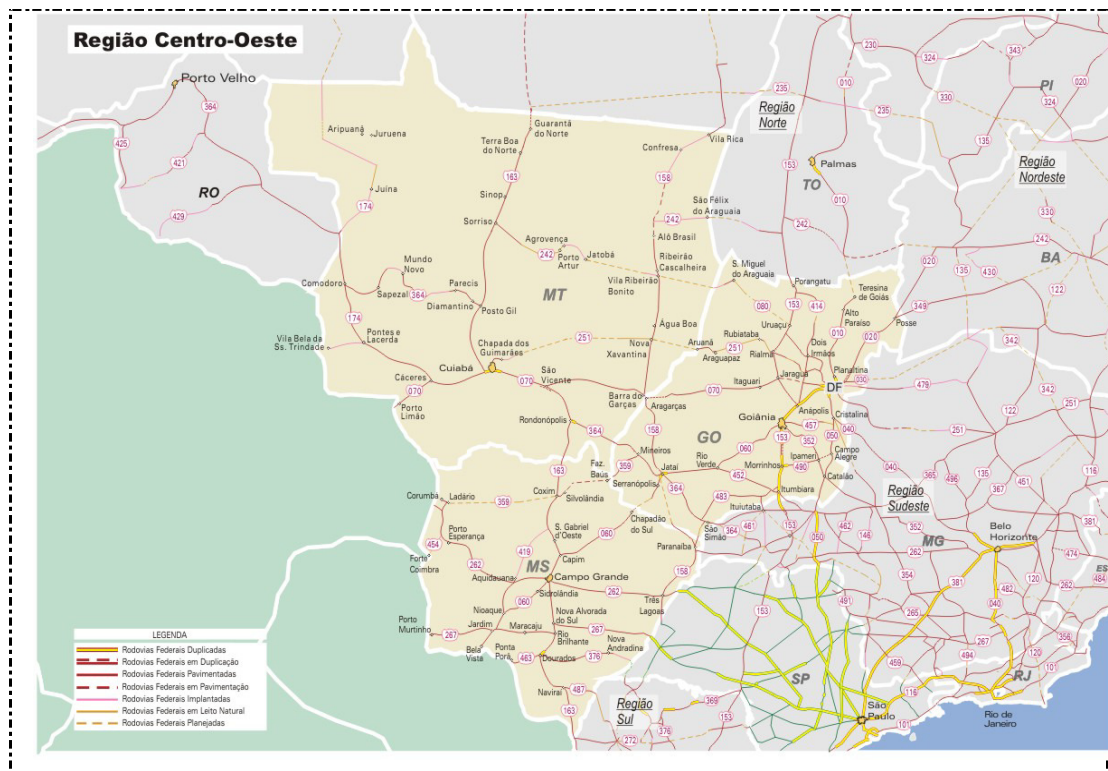
Fontes: Haesbaert 1997. DNIT Evolução do Planejamento Nacional de Transportes

Os governos de Vargas e de Kubitschek consagraram a integração nacional como objetivo prioritário da política pública, por meio de grandes obras rodoviárias e da construção de Brasília, que gerou um impacto expressivo sobre diversos setores. A construção da nova capital selou a opção rodoviária brasileira, e delineou as rotas dinâmicas da economia, transformando Brasília no ponto nodal do Sistema Rodoviário Brasileiro, permitindo a integração de expressiva parcela dos territórios das regiões Centro-Oeste e Norte na rota da expansão da fronteira agrícola (BRANDÃO, 1989; GUIMARÃES, 1990).

Durante o governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961), foram construídas as principais rodovias de ligação entre o Centro-Oeste, o Norte e o Sudeste; as principais rodovias construídas foram a Belém-Brasília (BR 010); BR 060 (ligando Brasília ao Sudoeste Goiano); Brasília – Goiânia - São Paulo (BR-153); Brasília-Belo Horizonte; São Paulo-Cuiabá; São Paulo-Corumbá; Cuiabá-Porto Velho-Acre; Porto Velho - Manaus; Cuiabá - Campo Grande; no Mato Grosso, as rodovias BR 364, BR 163, BR 230, BR 267 e BR 262 e Cuiabá-Santarém.

As rodovias aceleraram formas espontâneas e dirigidas de ocupação que ocorreram em sua área de influência. Entre os municípios mais recentes, criados após 1960, podemos citar, ao longo da BR 364 (Cuiabá-Porto Velho), em Rondônia, os municípios de Cacoal, Vilhena, Pimenta Bueno, Jaru, Juína e Rolim de Moura; no Mato Grosso, Colider, que surgiu com a construção da BR 163, que ligava Cuiabá a Santarém (ALMEIDA; RIBEIRO, 1993).

Figura 4: Rodovias Região Centro-Oeste



Fonte: DNIT 2006

Além da articulação da malha rodoviária, não menos importante é a articulação gerada pelos sistemas de energia elétrica e de telecomunicações, e o efeito urbano decorrente da instalação da burocracia governamental na nova capital (BRANDÃO, 1989; GUIMARÃES, 1990).

A abertura de estradas ligando a Amazônia ao resto do país é iniciada no final da década de 50 e incentivada durante todo o regime militar. Em 1965 é iniciada a BR-364 (Cuiabá-Porto Velho), e em 1967 a BR-010 (Belém-Brasília) recebe melhorias, sendo asfaltada a partir de 1969. Já em

1970, é criado o Plano de Integração Nacional<sup>14</sup> (PIN), o qual propõe mais de 12 mil km de estradas – este plano viabilizou a Transamazônica (BR-230) e a Cuiabá - Santarém (BR-163)<sup>15</sup>.

O crescimento evidenciado na malha viária, bem como no setor de produção automotivo no Brasil, sofreu uma grande estagnação no final da década de 70, face à crise do petróleo. No Brasil, tal crise teve seus reflexos nas décadas de 1980 e 1990, quando se restringiram as obras de vulto no setor rodoviário, bem como verificou-se uma deterioração do sistema rodoviário. Isso se deveu a:

- Crise econômica brasileira;
- Crise do petróleo (ao final da década de 70), que elevou o preço dos derivados de petróleo;
- Redução da frota de veículos em circulação, devido à queda do poder aquisitivo da população e do alto custo dos combustíveis; e falta de créditos externos bastante fartos nas décadas de 60 e 70.

Atualmente, com diversos trechos já saturados em sua capacidade, principalmente nas travessias urbanas, a malha existente pavimentada apresenta um elevado grau de degradação.

---

<sup>14</sup> O Programa de Integração Nacional foi criado no dia 16 de junho de 1970, durante o governo do presidente Garrastazu Médici, para resolver os problemas de segurança interna e as dificuldades de acesso a terra pelos trabalhadores, seja pelo agravo da seca ou pelos conflitos de terra no sul. “O PIN tinha como metas principais promover a “integração nacional”, devassando os “espaços vazios” da Amazônia e exterminando as tensões sociais, nomeadamente no nordeste brasileiro. Em que pesem suas ambiciosas metas, o PIN restringiu-se a reduzidos projetos de colonização e à implantação de infraestruturas. Em seu bojo, foram construídas as rodovias: Transamazônica, cujo objetivo era tentar impulsionar o fluxo populacional do Nordeste brasileiro para o Norte, e a Cuiabá-Santarém, que fez a conexão do Centro-Sul ao Norte do país.” (ANDRADE & IADANZA, 1996, p.4).

<sup>15</sup> As obras tiveram início em 1971 e foram confiadas ao Exército Brasileiro. Montaram-se, então, duas frentes de trabalho: a primeira, sob a responsabilidade do Nono Batalhão de Engenharia e Construção (9º BEC), que partiu do posto Gil, a 157 quilômetros acima de Cuiabá, rumo ao Norte. Inversamente, o Oitavo Batalhão de Engenharia e Construção (8º BEC) descia, numa segunda frente, do interior do Pará em direção ao estado de Mato Grosso. Avançando uma média de cinco quilômetros diários, o festejado encontro se deu no ano de 1976, no sul do Pará, acima da Serra do Cachimbo. Assim, no dia 20 de outubro, após cinco anos de penoso trabalho, foram inaugurados os 1.777 quilômetros da BR-163, a rodovia que cortou o Brasil pelo centro e ligou Cuiabá a Santarém. (ARAÚJO, 1999, p. 81).

#### 4. Plano Nacional de Viação de 1973

O Plano Nacional de Viação de 1973, aprovado no dia 10 de setembro do mesmo ano, através da Lei nº 5.917, tem por objetivo: “permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades da Nação, sob o múltiplo aspecto econômico, social, político e militar” (BRASIL, 1973).

O plano abrange diferentes tipos de modais de transporte, como ferrovias, hidrovias e rodovias, no entanto há uma tendência em considerar a rodovia de maior importância que os demais. As ferrovias são consideradas importantes e, em alguns casos, insubstituíveis (transporte de grandes cargas em grandes distâncias), no entanto não recebem o mesmo destaque dado às rodovias. Nos planos anteriores ao PNV de 1964 e o PNV de 1973, os modais que recebem destaque são o ferroviário e o hidroviário. Em planos como o Plano Queiroz (1874), Bicalho (1881) há ênfase na ferrovia e na malha fluvial. O Plano Comissão (1890) enfatiza o hidroviário, porém no Plano de 1937, a rodovia é apreciada e ganha grande destaque.

As propostas para os diferentes modais no PNV são básicas e indicam, em sua maioria, novos trechos de construção de ferrovias, rodovias, novos portos e aeródromos. As rodovias tiveram mudança na nomenclatura, sendo classificadas de acordo com a disposição geográfica (radiais<sup>16</sup> longitudinais<sup>17</sup>, transversais<sup>18</sup> diagonais<sup>19</sup> e de ligação<sup>20</sup>).

<sup>16</sup> Nomenclatura: BR-0XX denominadas de rodovias radiais: São as rodovias que partem da Capital Federal em direção aos extremos do país. Nomenclatura: BR-0XX os algarismos restantes podem variar de 05 a 95, segundo a razão numérica 05 e no sentido horário. Exemplo: BR-040.

<sup>17</sup> Nomenclatura: BR-1XX são denominadas de rodovias longitudinais que cortam o país na direção geral Norte-Sul com primeiro algarismo 1 (um) os algarismos restantes variam de 00, no extremo leste do País, a 50, na Capital, e de 50 a 99, no extremo Oeste. O número de uma rodovia longitudinal é obtido por interpolação entre 00 e 50, se a rodovia estiver a Leste de Brasília, e entre 50 e 99, se estiver a Oeste, em função da distância da rodovia ao meridiano da Capital Federal. Exemplos: BR-101, BR-153, BR-174.

<sup>18</sup> Nomenclatura: BR-2XX são denominadas rodovias transversais que cortam o país na direção Leste-Oeste, com o primeiro algarismo 2 (dois) e os algarismos restantes variam de 00, no extremo norte do país, a 50, na Capital Federal, e de 50 a 99 no extremo sul. O número de uma rodovia transversal é obtido por interpolação, entre 00 e 50, se a rodovia estiver ao norte da Capital, e entre 50 e 99, se estiver ao Sul, em função da distância da rodovia ao paralelo de Brasília. Exemplos: BR-230, BR-262, BR-290.

<sup>19</sup> Nomenclatura: 3XX são denominadas de rodovias diagonais e podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste sendo Primeiro Algarismo: 3 (três) e os algarismos restantes obedecem ao critério especificado a seguir:

Diagonais orientadas na direção geral NO-SE: A numeração varia, segundo números pares, de 00, no extremo Nordeste do país, a 50, em Brasília, e de 50 a 98, no extremo Sudoeste obtendo o número da



Para os portos, que são considerados importantes “corredores de exportação” e vias de alta relevância na estratégia de desenvolvimento, são previstos novos portos e reequipamento dos que já existem. Também a dragagem deles, para que possibilitem uma maior carga de escoamento de produção e condições para atracamento de embarcações maiores.

Para as hidrovias são propostas ligações entre as diferentes bacias e transformação de alguns trechos em navegáveis. As rodovias seguem a mesma linha, com a adição de novos trechos e ligações (como a Rodovia Transamazônica), no entanto em maior número que os demais modais.

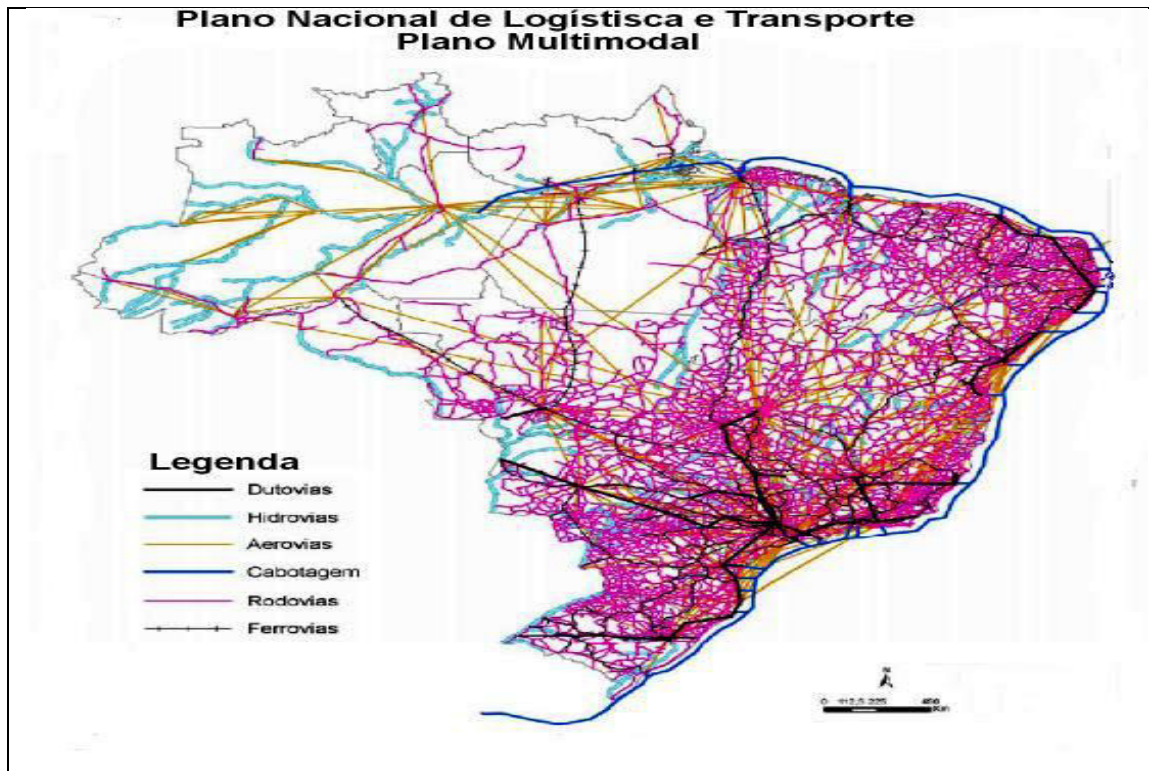
No fim de sua redação e depois de aprovado pelo Senado e Câmara dos Deputados, o plano é finalizado com um malha rodoviária (projetada e já existente) de 112.000km divididos em 125 rodovias, tendo sido introduzidos, do último plano para esse, muitas rodovias e trechos rodoviários novos. No setor ferroviário, a malha final fica com uma extensão de 33.000km, o número final de portos é de 101 e aeródromos 412.

---

rodovia mediante interpolação entre os limites consignados, em função da distância da rodovia a uma linha com a direção Noroeste-Sudeste, passando pela Capital Federal. Exemplos: BR-304, BR-324, BR-364. Diagonais orientadas na direção geral NE-SO a numeração varia, segundo números ímpares, de 01, no extremo Noroeste do país, a 51, em Brasília, e de 51 a 99, no extremo Sudeste, obtendo o número aproximado da rodovia mediante interpolação entre os limites consignados, em função da distância da rodovia a uma linha com a direção Nordeste-Sudoeste, passando pela Capital Federal. Exemplos: BR-319, BR-365, BR-381.

<sup>20</sup> Nomenclatura: BR-4XX denominadas de rodovias de ligação, apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou ainda a nossas fronteiras internacionais, o primeiro algarismo é 4 (quatro) e os algarismos restantes variam entre 00 e 50, se a rodovia estiver ao Norte do paralelo da Capital Federal, e entre 50 e 99, se estiver ao Sul desta referência. Exemplos: BR-401 (Boa Vista/RR – Fronteira BRA/GUI), BR-407 (Piripiri/PI – BR-116/PI e Anagé/PI), BR-470 (Navegantes/SC – Camaquã/RS), BR-488 (BR116/SP – Santuário Nacional de Aparecida/SP).

Figura 5: Plano Nacional de Logística e Transportes



Fonte: DNIT 2006.

## 5. Plano Nacional de Logística e Transportes


O Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) foi retomado, no início da década de 1990, em uma parceria entre o Centro de Excelência em Engenharia e Transportes (CENTRAN) e o Ministério da Defesa, que realizou inúmeras pesquisas, as quais resultaram nas propostas e diretrizes do PNLT .

O Plano Nacional de Logística e Transportes, redigido no ano de 2007 e sob anuais revisões, está vinculado ao Programa de Aceleração de Crescimento – PAC, lançado em 2007 principalmente nas projeções para os anos de 2008 a 2011. Além de estar subjugado ao Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), irá subsidiar a elaboração dos Planos Plurianuais (PPAs), com um horizonte de 2008 a 2023. Desta maneira o plano deverá funcionar como instrumento orientador na formulação de políticas públicas no setor de transportes.

Com a finalidade de auxiliar as políticas públicas, o PNLT tem por objetivo:

- Possuir caráter indicativo de médio e longo prazos; multimodal envolvendo toda a cadeia logística associada aos transportes.
- Retomar o planejamento dos transportes como um processo de planejamento permanente, participativo e integrado, tornando-o um plano de Estado.
- Otimizar todos os custos associados a essa cadeia logística, desde os locais de produção até o seu destino final, com o objetivo de tornar a economia brasileira mais competitiva e eficiente.
- Otimizar o uso das modalidades ferroviária e aquaviária, buscando sua maior eficiência energética e produtiva no deslocamento de fluxos de maior densidade e distância de transporte, tornando os modais de transportes de cargas mais equilibrados.
- Demonstrar compromisso com o território, a segurança nacional e o meio ambiente.

Tabela 1: Planejamento de investimentos em infra-estrutura de Transporte de 2008 a 2015

 Ministério dos Transportes Secretaria de Política Nacional de Transportes				
Portfólio de Investimentos do PNLT (por modalidade e por período) - R\$ milhão				
Período	Modo de Transporte	Extensão/Quantidade	Recurso (milhões reais)	Participação Modal no Total de Investimentos
2008 -2011	Rodoviário	19.743	42.296,00	Total no período <b>72.701,00</b>
	Ferroviário	4.099	16.969,00	
	Hidroviário	3.363	2.672,00	
	Portuário	56	7.301,00	
	Aeroportuário	13	3.462,00	
2012 -2015	Rodoviário	3.769	13.109,00	Total no período <b>28.573,00</b>
	Ferroviário	2.183	3.048,00	
	Hidroviário	3.244	3.962,00	
	Portuário	58	5.450,00	
	Aeroportuário	13	3.004,00	
Após 2015	Rodoviário	19.691	18.789,00	Total no período <b>71.141,00</b>
	Ferroviário	13.974	30.539,00	
	Hidroviário	7.882	6.173,00	
	Portuário	55	12.411,00	
	Aeroportuário	14	3.229,00	
Total modal	Rodoviário	43.203	74.194,00	<b>43,0</b>
	Ferroviário	20.256	50.556,00	<b>29,4</b>
	Hidroviário	14.489	12.806,00	<b>7,4</b>
	Portuário	169	25.085,00	<b>14,6</b>
	Aeroportuário	40	9.695,00	<b>5,6</b>
<b>Total Brasil</b>			<b>172.414,00 (*)</b>	<b>100,0</b>

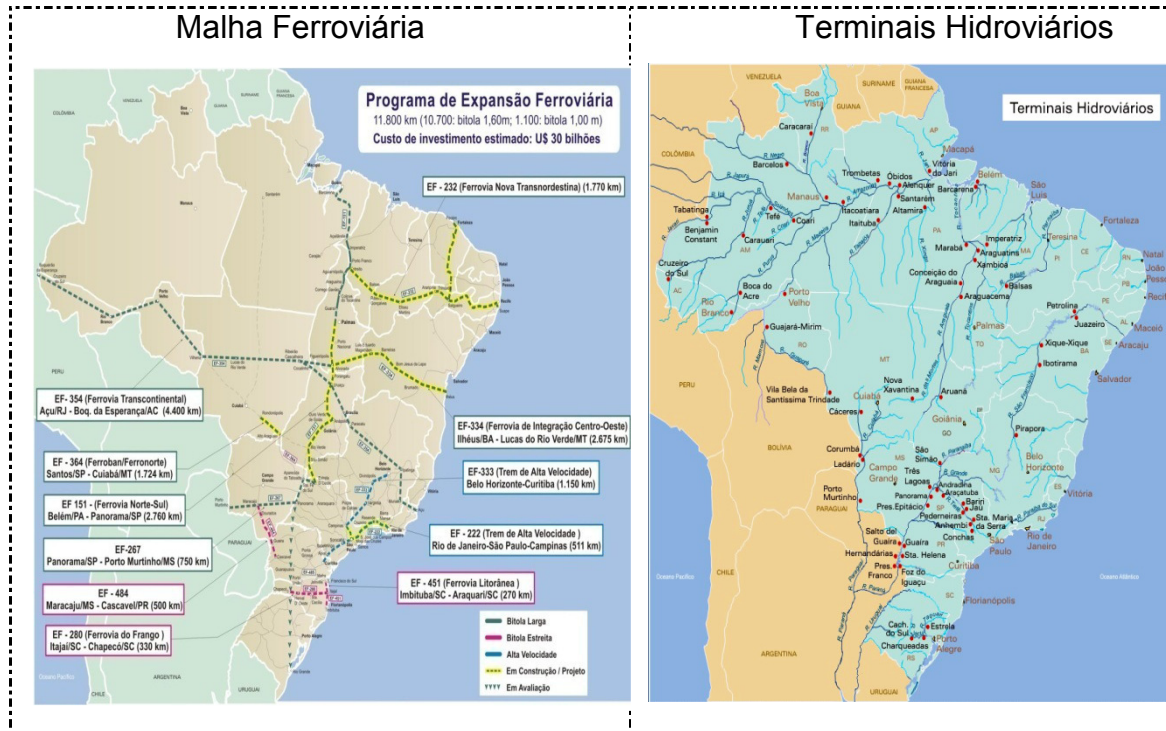
(\*) Após a reavaliação com UF's o total de investimentos supera R\$ 292 bilhões

Fonte: PNLT

Fonte: DNIT 2010

Para as Regiões Centro-Oeste e Amazônica estão projetadas construções de ferrovias e hidrovias a serem implementadas para que façam a ligação duas regiões.

Figura 6: Malha Rodoviária e Terminais Hidroviários



Fonte: DNIT 2010.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As concentrações das populações em poucas localidades centralizavam as atividades econômicas, e os meios de comunicação faziam com que os movimentos migratórios se limitassem a poucas áreas. Com o planejamento dos sistemas viários no século XIX, esse fluxo vivenciou um processo de descentralização do território, incentivado por iniciativas governamentais orientadas pela busca de maior equidade regional. A natureza das redes técnicas modernas de transporte e informação, que organizam de modo seletivo o território, é representativa da produção de um “espaço racional” (SANTOS, 1996; SILVEIRA, 2007),

Esse movimento gera muitas relações. Por seu lado, as redes de transportes, enquanto tipos específicos de rede geográfica, ainda que tenham

um extraordinário desenvolvimento técnico, não oferecem possibilidades vantajosas de fluidez de forma homogênea entre as diferentes atividades. As novas redes de transportes, frutos de investimentos públicos e privados, organizam o território de forma a atender plenamente às necessidades de controle da produção e distribuição, atestando o uso corporativo das redes e do próprio território.

As novas oportunidades de uso do território praticadas a partir de um sistema específico de redes garantem, somente àqueles agentes que podem fazer uso de tais infraestruturas, um controle vertical e privilegiado da produção e dos territórios em que tais ações se distribuem (PEREIRA; KAHIL, 2007). A um só tempo, as redes articulam movimentos e instituições na escala do planeta, podendo engendrar processos de exclusão social, ao marginalizar centros urbanos e alterar as estruturas de trabalho (DIAS, 2001).

Embora as redes sejam muitas vezes encaradas como o signo mais acabado de progresso e de futuro, qualquer enfoque fragmentado que não leve em conta todas as dimensões do território usado, corre sério risco de servir-se como cúmplice de projetos egoístas que se voltam apenas para os interesses de alguns poucos agentes, alheios a todos os outros interesses e projetos do território utilizado.

## REFERÊNCIAS

ABREU Silvana de. **Planejamento governamental: A Sudeco no espaço Mato-Grossense**. Contexto, propósitos e contradições. Tese apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. 2001

ANDRADE, Manoel Pereira de; IADANZA, Enaile do Espírito Santo. Pantanal: notas sobre o desenvolvimento econômico e ambiental. In: **Anais do Seminário Internacional Agricultura, Meio Ambiente e Sustentabilidade do Cerrado Brasileiro**. Uberlândia: EMBRAPA/UFV. Setembro de 1996

ARAÚJO, Ricardo Torri. **O movimento boa nova**. Belo Horizonte: O Lutador, 1999.

BRANDÃO, C. A. **Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindústria**. Dissertação (Mestrado). CEDEPLAR/UFMG, Belo Horizonte, 1989.

BECKER, Bertha K. (2005). **"Geopolítica da Amazônia"**. Estudos Avançados. Vol.19, n.53.

BECKER, Bertha. Síntese do processo de ocupação da Amazônia: lições do passado e desafios presentes. In: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Secretaria de Coordenação da Amazônia. **Causas e dinâmica do desmatamento na Amazônia**. Brasília: MMA, 2001.

BHERING, Francisco. **A radiotelegraphia no Brasil**: elementos históricos. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

BIGIO, Elias dos Santos. **Linhas Telegráficas e Integração de Povos Indígenas**: As Estratégias Políticas de Rondon (1889 – 1930). Brasília: CGDOC / FUNAI, 2003.

BRASIL, Conselho Nacional de Transportes. **Planos de viação**: evolução histórica (1808-1973). Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, 1973.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. Programa Nacional do Meio ambiente. Plano de conservação da Bacia do Alto Paraguai – **PCBAP**: análise integrada e prognóstico da Bacia do Alto Paraguai. Brasília: PNMA, 1997

BRASIL. Ministério do Interior. Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste. **A nova fronteira**. Brasília: Minter/SUDECO, 1982.

BRASIL. Ministério do transportes DNIT Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes. Disponível em: < <http://gestao.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes>> .

CORRÊA, R. L. (Org.) **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CASER A. Torres. **Os Relatórios Médicos da Comissão Rondon**. XIII encontro de história, Apuh – Rio identidades – 2008

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.) **Geografia**: Conceitos e temas. 3ª. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA; Rogério Leandro Lima da (Org.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005

GUIMARÃES, E. N. **Infraestrutura pública e movimento de capitais**: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. Dissertação (Mestrado). CEDEPLAR/UFMG, Belo Horizonte, 1990.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

INTERCOM – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação XXVI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – BH/MG – 2 a 6 Set 2003. **Fronteiras invisíveis: Rondon e Roquette-Pinto num sonho de rádio educativo brasileiro.** Lilian Zaremba Rádio MEC.

MACIEL, Laura Antunes. **Cultura e Tecnologia: A Constituição do Serviço Telegráfico no Brasil.** Revista Brasileira de História. São Paulo, v.21, nº41. 2001.

MATTOS, Carlos Meira. **Geopolítica e Destinos.** Ed. J. Olímpio Rio de Janeiro. 1975.

MATTOS, Carlos Meira. **Uma geopolítica Pan-Amazônica.** Ed. Bibliex: Rio de Janeiro. 1980.

MEIRELLES FILHO, João Carlos. **O Livro de Ouro da Amazônia: mitos e verdades sobre a região mais cobiçada do planeta.** Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente; KAHIL, Samira Peduti. Território e neoliberalismo no Brasil: as parcerias público-privadas e o uso corporativo do território. In: IX COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, Porto Alegre, abril de 2007. *Anais.* Barcelona, 2007. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/mirlei.htm>>. Acesso em: setembro de 2010.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

Rondon, Candido Mariano da Silva. **Índios do Brasil, do centro ao noroeste e sul de Mato-Grosso.** p.3, Volume I ,publicação número 97 do Ministério da Agricultura, Conselho Nacional de Proteção aos Índios, 1946.

VIEIRA Friederick Brum. **Matrizes teóricas da geopolítica brasileira: As contribuições de Travassos, Golbery e Meira Mattos.** Dissertação do programa de pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Centro de Tecnologia e Ciências Instituto de Geociências. 2005

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SAYAGO, Doris A. V.; BURSZTYN, Marcel. Amazônia: um mosaico de projetos. In: NASCIMENTO, Elimar P.; DRUMMOND, José Augusto (Orgs.). **Amazônia: dinamismo econômico e conservação ambiental.** Rio de Janeiro: Garamond, 2003.

SAYAGO, Doris A. V. et al. (Org.). **Amazônia: cenas e cenários.** Brasília: UnB, 2004.

SILVA, M. da C. A. **Telegrafia Elétrica Estatal no Brasil de 1852 – 1914.** Tese de Doutorado em História das Ciências, das Técnicas e Epistemologia –

Instituto de Química – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.2008.

SILVA, Maclóvia Corrêa da. **As Rodovias no Contexto Sócio-Econômico Paranaense: 1946 - 1964**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1984

SANTOS, Gislene Aparecida dos. Redes e território: reflexões sobre a migração. *In*: DIAS, L. C. SILVEIRA, R. L. da. **Redes, sociedades e territórios**. 2 ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007.

TRAVASSOS, Mario. **Projeção continental do Brasil**. (Col. Brasiliana; nº 5; 3ª ed.; pref. Pandiá Calógeras) (s.l.): Brasiliana, 1931.

TRAVASSOS, Mario. **Introdução à geografia das comunicações brasileiras. Ensaio**. (Col. Documentos Brasileiros; nº 33; pref. Gilberto Freyre). Rio de Janeiro: José Olympio, 1942.

TOSTA, Octavio. **Teorias geopolíticas**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.