



## A NECROPOLÍTICA NA BEIRA DE UM RIO SEM PONTE: A DESCONEXÃO ENTRE MARANHÃO E TOCANTINS

A NECROPOLÍTICA NA BEIRA DE UM RIO SEM PONTE: A DESCONEXÃO ENTRE MARANHÃO E TOCANTINS



**Mábilla Mikaele Oliveira Santos**  

Universidade Federal do Norte do Tocantins

**Mara Regina Leite Mendonça**  

Universidade Federal do Norte do Tocantins

**Thelma Pontes Borges**  

Universidade Federal do Norte do Tocantins

**Resumo:** A queda da ponte, ocorrida em 2024, que ligava os estados do Maranhão e o Tocantins trouxe efeitos perversos à localidade e evidenciou a negligência em vários níveis da gestão do estado. Esse trabalho tem por objetivo analisar as consequências do desabamento da ponte como um desastre e como efeitos da necropolítica do país, para tanto examinou-se um *site* nacional de notícias (G1), considerando esse como fonte, por se configurar como um propagador de representação social do fato. Foram investigadas 95 reportagens entre dezembro de 2024 e maio de 2025 à luz da análise de conteúdo com o auxílio do *software* WebQDA. Os resultados foram apresentados em 4 categorias com 2 subcategorias cada e demonstraram que a queda da ponte é resultante de uma necropolítica e que a continuidade das violações se configura como desastre por produzir elementos de novas agressões, também parametrizada como políticas de morte.

**Palavras-chave:** Ponte Juscelino Kubitschek; Necropolítica; Maranhão; Tocantins; Desastre.

**Abstract:** *The 2024 bridge collapse connecting the states of Maranhão and Tocantins had perverse effects on the region and highlighted negligence at various levels of state government. This study aims to analyze the consequences of the bridge collapse as a disaster and as an effect of the country's necropolitics. To this end, a national news website (G1) was examined, considering it as a source, as it constitutes a propagator of the social representation of the event. Ninety-five news reports between December 2024 and May 2025 were analyzed using content analysis using WebQDA software. The results were presented in four categories with two subcategories each and demonstrated that the bridge collapse is the result of necropolitics and that continued violations constitute a disaster by producing elements of new aggression, also parameterized as policies of death.*

**Keywords:** *Juscelino Kubitschek Bridge; Necropolitics; Maranhão; Tocantins; Disaster.*





## 1 INTRODUÇÃO

O presente estudo busca analisar a queda da Ponte Juscelino Kubitschek que ocorreu em 22 dezembro de 2024, à luz da teoria da necropolítica, de Achille Mbembe, e da concepção de desastre como construção social, proposta por Andrea Zhouri, tendo como fonte de pesquisa matérias publicadas em portal de notícias on-line em nível nacional (G1 – *site* de notícias da Globo) entre o dia da queda da ponte (22 de dezembro de 2024) até o mês de maio de 2025.

O conceito de necropolítica, proposto pelo filósofo camaronês Achille Mbembe (2018), ganha relevância ao iluminar as decisões soberanas que determinam quais populações são consideradas “vivíveis” e quais são condenadas à morte, seja por omissão ou por políticas deliberadas de exclusão. Através da sua teoria o Filósofo explica como, no mundo contemporâneo, o Estado decide quem deve viver e quem pode morrer, sua materialização aparece aqui pela omissão do Estado, entendendo-o como agente causador da queda da ponte, deixando 14 pessoas mortas. Além disso o fato (queda da ponte) configura-se como um desastre, cujo conceito foi apresentado por Zhouri (2023), notadamente porque as agressões as populações vulneráveis iniciara muito antes e continuaram por muito tempo depois da queda da ponte. Assim, esse trabalho tem por objetivo demonstrar que a queda da ponte, que liga os estados do Maranhão e Tocantins, se configura como necropolítica e como desastre, ou seja, as condições sociopolíticas determinaram o desabamento da estrutura e os efeitos de vulnerabilização da população local se reatualização no abandono posterior ao fato.

O estudo encontra-se dividido em seis partes. Nessa primeira parte, conforme visto, temos a introdução que apresenta o objetivo e a estrutura da pesquisa. Na segunda parte expusemos o contexto sócio-histórico em que foi idealizada a construção da ponte Juscelino Kubitschek, inserida no projeto integrador da rodovia Belém-Brasília, que visava unir regiões periféricas e marginalizadas, posteriormente denominadas Amazônia Legal, aos principais centros econômicos brasileiros. Apresentamos também nessa parte as “cidades pequenas” de Estreito/MA e Aguiarnópolis/TO, localizadas ao longo das margens do rio Tocantins, e que se encontravam ligadas pela então ponte, construída para possibilitar a logística de transporte e a abertura de rotas econômicas.

Na terceira parte discute-se como a queda da ponte, fruto da negligência estatal em promover reparos possui relação com a teoria da necropolítica desenvolvida por Achille Mbembe, uma vez que o acontecimento foi resultado de decisões políticas que se fizeram presentes, e que foram perpetradas, principalmente durante os governos neoliberais e

conservadores. Na quarta parte, apresentamos a metodologia e o método utilizados na pesquisa. Na quinta parte exibimos as análises constituídas e os resultados e discussões acerca de como o poder do Estado é executado na sociedade moderna. A sexta e última parte apresenta as considerações finais.

## **2 PONTE JUSCELINO KUBITSCHKEK: CONTEXTO SOCIOHISTÓRICO**

O processo de criação do estado do Tocantins, antiga região norte do Goiás é resultado das transformações históricas, econômicas e políticas que marcaram o Brasil a partir do século XVII. Segundo Lira (2011), essa ocupação pode ser dividida em três grandes fases: a primeira, no século XVIII, marcada pela descoberta do ouro a expansão da mineração e pela utilização do rio Tocantins como hidrovia; a segunda se deu com a chegada da ferrovia ao sul de Goiás e a política da Marcha para o Oeste; e a terceira, com a construção de Brasília, da rodovia Belém-Brasília e das políticas públicas voltadas à Amazônia Legal.

A Amazônia Legal foi criada pela Lei nº 5.173/1966, no âmbito do Plano de Valorização Econômica da Amazônia tendo como objetivo, promover o desenvolvimento regional e integrar áreas periféricas, marginalizadas aos principais centro econômicos Brasileiro. Tal lei extinguiu a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) criada pela Lei nº 1.806, de 6 de janeiro de 1953, e criou a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

Assim, Amazônia Legal abrange nove estados brasileiros, sendo eles: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Maranhão. Tal delimitação territorial, tinha como finalidade atender aos interesses estratégicos e econômicos do país, visando garantir a ocupação efetiva de regiões até então marginalizadas, vazias, sem atrativo comercial, como destacam Santos e Pereira (2023).

Desse modo Ferreira e Oliveira (2018) ressaltam que as políticas territoriais implementadas nesse período, especialmente no discurso da “Marcha para o Oeste”, que orientava ações estatais voltadas à integração territorial e à exploração econômica desses espaços considerados "vazios" ou "inexplorados", refletiam as influências de uma ideologia imperialista, remetendo as explorações neocoloniais, a qual o Brasil sofreu desde a sua “descoberta”. Assim, a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, em 1953 e, posteriormente, da Amazônia Legal, refletia um projeto político federal de expansão nacional com fins de controle, povoamento e desenvolvimento dessas áreas, que incluía a região norte do Goiás, atual Tocantins.

Em busca de uma consolidação do desenvolvimento regional na Amazônia e impregnado da ideologia desenvolvimentista, Vargas e, posteriormente, Juscelino Kubitschek instituem vários incentivos fiscais e políticas de investimento na região (SANTOS, 2013, *apud* FERREIRA; OLIVEIRA, 2018, p. 2).

Logo, a inclusão do estado do Tocantins na Amazônia Legal, foi uma decisão estratégica. O estado está localizado em uma zona de transição entre cerrado e floresta amazônica. O governo federal passou a considerar essa área como prioridade para a implementação de políticas públicas de infraestrutura, incentivo à migração, e desenvolvimento econômico, de acordo com Santos e Pereira (2023), ademais, a criação da Amazônia Legal foi uma tentativa do Estado brasileiro de superar a concentração do desenvolvimento nas regiões Sul e Sudeste, buscando inserir as áreas periféricas nos fluxos de capital, infraestrutura e serviços. No caso do norte de Goiás, atual estado do Tocantins, a sua inclusão nessa política aumentou a visibilidade da região e atraiu investimentos para setores como transporte, agropecuária e urbanização.

Localizado entre o Cerrado e a Amazônia, dois principais biomas do Brasil, o estado do Tocantins passou a ser alvo de investimentos em setores como transporte, agropecuária e mineração, sobretudo durante o regime militar, com destaque para o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975–1979) e o POLOCENTRO, que buscaram transformar a região em um polo agrícola moderno e voltado à exportação. Conforme Ferreira e Oliveira (2018), tais programas seguiram uma lógica desenvolvimentista, tratando o Cerrado tocantinense como espaço a ser conquistado e explorado economicamente, mais um reflexo do neocolonialismo em detrimento das dinâmicas sociais e culturais locais.

A construção da rodovia Belém-Brasília, nos anos 1950 e 1960, foi um dos marcos dessa política. Conforme Antero (2017), a construção da rodovia Belém-Brasília possibilitou a conexão da Amazônia Legal às regiões mais industrializadas do país, permitindo o escoamento de mercadorias e a circulação de pessoas entre o Norte e o Nordeste, desempenhando um papel estratégico na incorporação de novas áreas ao sistema produtivo, contribuindo para a acumulação de excedentes e a expansão do modelo urbano-industrial brasileiro. A rodovia atravessa o estado do Tocantins entre os rios Araguaia e Tocantins, servindo como um divisor natural das bacias hidrográficas e influenciando a rede viária estadual.

Ferreira e Oliveira (2018) destacam que a construção da Rodovia Belém-Brasília foi fundamental para o processo de ocupação e expansão econômica no antigo norte goiano, funcionando como um eixo estruturante que impulsionou a interiorização do desenvolvimento e a formação de novos núcleos urbanos ao longo de seu traçado.

Ainda de acordo com Oliveira (2018), a Rodovia Belém–Brasília (BR-153) construída na década de 1950 foi um marco na integração do norte de Goiás (onde hoje é o estado do Tocantins criado em 05 de outubro de 1988), ao mercado nacional, promovendo a expansão da agropecuária nesta região. O norte de Goiás passou por grandes transformações na década de 1960, especialmente em sua agropecuária e nas conexões com outras regiões do país, como São Paulo, devido à expansão das rodovias federais, principalmente a BR-153.

O Plano de Metas (1956-1960) do governo Juscelino Kubitschek impulsionou essa integração ao investir em infraestrutura, destacando-se a construção de Brasília, rodovias, bem como a ponte Juscelino Kubitschek e outras, focando no transporte rodoviário para expandir a fronteira agrícola e promovendo maior integração regional. Segundo Oliveira (2018, p. 63).

é dentro dessa conjuntura que se pode compreender as implicações que a construção da rodovia Belém-Brasília exerceu sobre as cidades criadas ao longo do seu trajeto, dando uma nova dinâmica ao processo de urbanização, crescimento econômico e atração de novos investimentos nos setores primários, de transformação e de serviços.

Santos e Pereira (2023) apontam que, durante os governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, foram implementadas diversas obras e políticas públicas de investimento, marcadas por uma orientação desenvolvimentista apoiada no capital estrangeiro, o que possibilitou a expansão das fronteiras econômicas em direção ao Planalto Central em Brasília-DF e à região Norte do Brasil. Nesse mesmo sentido, Carneiro (2014) destaca que a construção da rodovia Belém-Brasília representou um marco importante na ampliação do sistema rodoviário nacional, sendo consequência direta dessa política integradora. Todos esses fatores conforme os autores, contribuíram de forma expressiva para o processo de urbanização do Tocantins, impulsionado especialmente pela criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), pela edificação de Brasília e pela consolidação da rodovia Belém-Brasília como eixo estruturante do território.

Neste contexto a Ponte Juscelino Kubitschek, segundo Leão (2024) foi inaugurada em 29 de janeiro de 1961, sob o rio Tocantins, na BR-226, trecho da Belém- Brasília, na divisa entre Tocantins-Maranhão, como parte dos esforços para expandir a rodovia Belém-Brasília, sendo uma das principais obras do governo de Juscelino Kubitschek, cujo plano desenvolvimentista buscava integrar diferentes regiões do Brasil. Tratando-se de uma característica do governo J.K. que utilizava o slogan “50 anos em 5” remetendo aos seus ideais nacional-desenvolvimentista.

Sérgio Marques de Souza, por meio da sua empresa foi o responsável pela construção da Ponte Juscelino Kubitschek, segundo Leão (2024), a obra tinha a extensão de 400 metros,

estabeleceu um recorde à época, considerada a maior do mundo, com um vão livre de 140 metros. Projetada para suportar um tráfego rodoviário intenso, a estrutura conectou a rodovia Belém-Brasília a diversas estradas regionais.

Ao longo dos anos, a obra de arte, ou seja, a ponte Juscelino Kubitschek, passou a apresentar vários sinais de deterioração. A infraestrutura da ponte, que em 2020 foi alvo de um relatório técnico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, identificando diversas patologias na estrutura da ponte<sup>1</sup> tais como: fissuras, rachaduras; inclinações e danos nos pilares; foram identificados ainda, variações na espessura das camadas de asfalto indicando comprometimento da tensão externa na parte inferior do vão principal. Em 22 de dezembro de 2024, a ponte desmoronou, simbolizando a fragilidade de uma obra que, apesar de sua importância, foi negligenciada ao longo do tempo pelo governo brasileiro.

Imagem 1: Ponte – divisa Maranhão-Tocantins



Fonte: Paula, Costa, Sousa e Borges, 2025, p. 20.

Ao longo desses 65 anos, a construção da ponte coincidiu com transformações profundas no Brasil, marcadas por rupturas e retrocessos promovidos pela direita na base democrática do país. André Singer (2021) divide esse ciclo político em duas fases: 1964-1992 e 1994-2018. A começar pelo golpe de 1964 que iniciou a ditadura civil-militar, caracterizada por autoritarismo, repressão e censura, e uma "abertura regulada". O golpe de 1964 instaurou uma ditadura civil-militar autoritária e repressiva, enquanto a "abertura regulada", nas eleições, consolidou uma base conservadora.

---

<sup>1</sup> G1. Documento do DNIT mostra que ponte entre MA e TO tinha vibrações excessivas e cita necessidade de reabilitação. 24 dez. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2024/12/24/documento-do-dnit-mostra-que-ponte-entre-ma-e-to-tinha-vibracoes-excessivas-e-cita-necessidade-de-reabilitacao.ghtml>. Acesso em: 21 abr. 2025.

Após o fim da ditadura, a transição democrática foi frustrada pela morte de Tancredo Neves, com José Sarney assumindo e mantendo a influência conservadora. Na década de 1990, o governo de Fernando Henrique Cardoso consolidou o neoliberalismo, enfraquecendo o papel do Estado e favorecendo o capital financeiro. Apesar dos avanços sociais nos governos de Lula e Dilma, a direita continuou a bloquear reformas progressista; e a destituição de Dilma em 2016, seguida por Michel Temer, aprofundou retrocessos com reformas que precarizaram as condições trabalhistas. A eleição de Jair Bolsonaro em 2018 representou o retorno de uma direita autoritária e ultraconservadora, voltado para uma elite conservadora e neoliberal, cujas políticas fragilizaram ainda mais a democracia.

A falta de manutenção adequada e a escassez de investimentos significativos em infraestrutura durante os governos neoliberais e conservadores contribuíram diretamente para o comprometimento da estrutura da ponte, que, assim como o país, foi sendo corroída ao longo do tempo. A priorização dos interesses de uma elite capitalista em detrimento do bem-estar coletivo, aliada ao enfraquecimento das políticas públicas desenvolvimentistas, refletiu um modelo de governança que negligenciou as necessidades estruturais e sociais do Brasil.

#### CIDADES PEQUENAS EM UM RIO SEM PONTE: ESTREITO/MA E AGUIARNÓPOLIS/TO

De acordo com Silva e Sposito (2009), discutir o conceito de cidade pequena é uma tarefa complexa, pois essas cidades assumem, ao longo do tempo, diferentes formas e funções, o que dificulta uma definição consensual do conceito de cidade pequena. A delimitação do que se entende por cidade pequena está diretamente relacionada à concepção de urbano adotada, seus limites e arranjos. No contexto brasileiro, a definição legal, que considera como urbana toda sede de município e distrito conforme o Decreto-Lei nº 311/1938, o que se revela insuficiente para caracterizar a diversidade das realidades urbanas, especialmente das cidades pequenas. Além disso, essas cidades, em geral, estão subordinadas às relações capitalistas de produção e, dependendo de sua localização e infraestrutura, podem apresentar diferentes graus de centralidade, conectividade e dinamismo. Ainda assim, tais características não inviabilizam sua análise, sendo necessário compreender o que se entende por urbano para explicar adequadamente suas especificidades e desdobramentos.

De acordo com Pacífico Filho, Borges e Siqueira (2023), o desenvolvimento das cidades da Amazônia Legal está atrelado à lógica exógena herdada do período colonial, sendo essa região estruturada para atender às necessidades de áreas mais promissoras economicamente

servindo ao sistema capitalista. Esse padrão de desenvolvimento reflete-se também na urbanização da Amazônia, caracterizada por processos de controle e vigilância para garantir a manutenção dessa lógica. As políticas públicas e os investimentos voltados para a região geralmente se orientam por parâmetros externos, em vez de considerar os contextos locais de cada município, o que perpetua a relação de centro e periferia no cenário nacional. A Amazônia Legal, portanto, segue voltada para abastecer outras regiões, como o centro-sul do Brasil e o hemisfério norte, o que agrava as desigualdades existentes locais, mantendo relações de privilégio e arbitrariedade, principalmente em termos de raça e classe, características herdadas do período colonial.

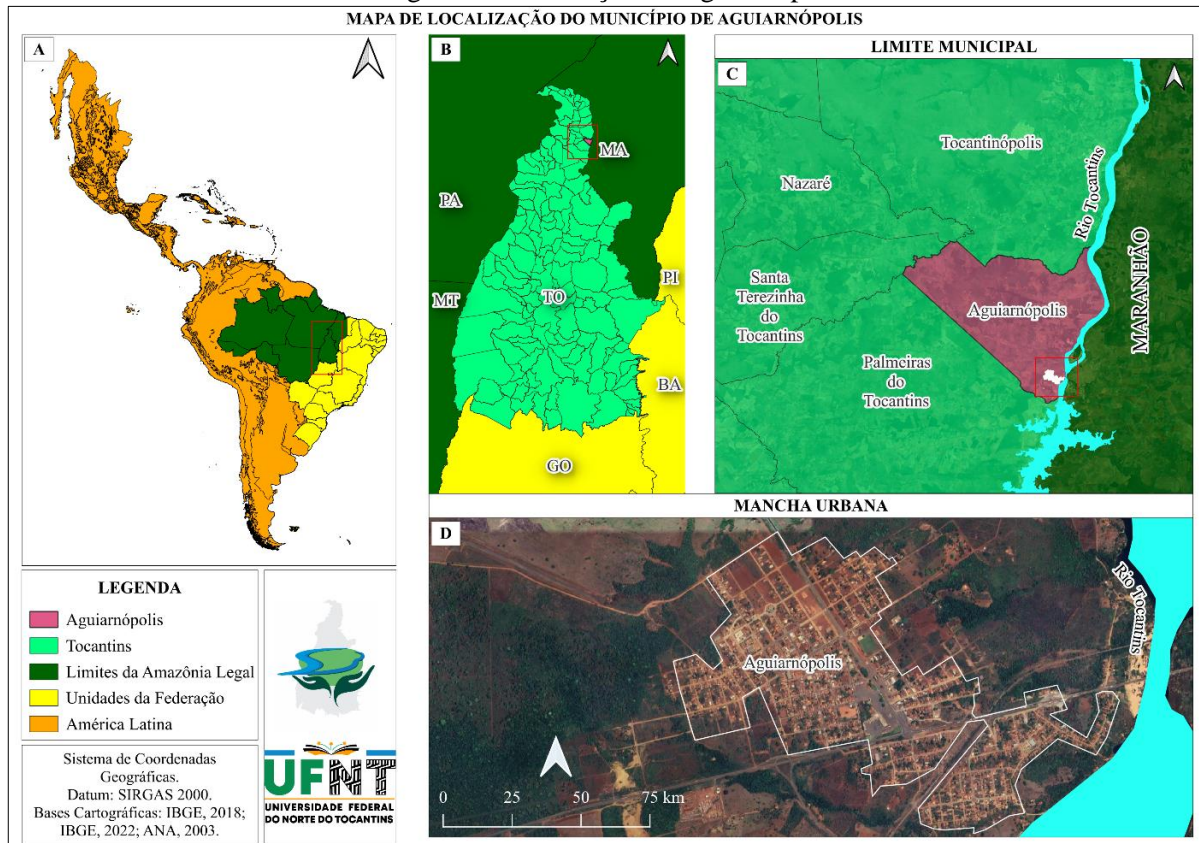
Neste cenário é imperioso destacar que a ponte Juscelino Kubitschek foi construída sobre o rio Tocantins, na região onde o rio se estreita, localizada na divisa entre o Tocantins e o Maranhão, na BR-226 trecho da Belém- Brasília, dentro da região da Amazônia Legal, onde está instalada a barragem da Usina Hidrelétrica de Estreito, entre os municípios de Aguiarnópolis/TO e do Estreito/MA. O rio Tocantins desempenhou papel fundamental na conformação e no desenvolvimento das pequenas cidades no estado do Tocantins, inclusive na época da extração de minérios, sendo uma via natural de circulação, troca e povoamento desde os períodos coloniais. De acordo com Santos e Pereira (2023), muitos núcleos urbanos se originaram ao longo das margens do rio Tocantins a partir da navegação fluvial, especialmente no contexto da mineração aurífera. Assim as cidades portuárias e os povoados ribeirinhos atuavam como entrepostos comerciais estratégicos, cidades como Aguiarnópolis e Estreito são exemplos representativos dessa dinâmica histórica, cuja origem está diretamente relacionada à função portuária e à integração regional promovida pelo rio Tocantins.

Aguiarnópolis e Estreito tiveram suas origens vinculadas à navegação no rio Tocantins. Devido às suas posições geográficas estratégicas, configuram-se como cidades portuárias que seguiram a lógica de ocupação ribeirinha, impulsionada pela mineração e pelo comércio, ainda na época da exploração de minérios, quando o Tocantins fazia parte do norte de Goiás. O rio atuou como uma via natural de circulação e conexão entre os garimpos e os centros urbanos, promovendo o surgimento de entrepostos estratégicos. Essas cidades integram a lógica de desenvolvimento exógeno da Amazônia Legal, conforme apontado por Pacífico Filho, Borges e Siqueira (2023), uma vez que permanecem inseridas em uma dinâmica que prioriza o atendimento às demandas de regiões economicamente mais centrais.

A cidade de Estreito localizada na mesorregião do Sul Maranhense, apresenta, segundo dados do IBGE, uma área territorial de 2.719,765 km<sup>2</sup> e uma população de 33.294 pessoas,

resultando em uma densidade demográfica de 12,24 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2022). Com um IDHM de 0,659 (IBGE,2010) e um PIB per capita de R\$ 26.423,96 (IBGE,2021), a cidade possui um mercado de trabalho caracterizado por um salário médio mensal de 1,8 salários-mínimos para trabalhadores formais (IBGE, 2022), com 5.204 pessoas ocupadas, correspondendo a 15,63% da população.

Imagem 2: Localização de Aguiarnópolis



Fonte: retirado de Paula, B. R. de, Costa, M. G. da S., Sousa, R. B. de, & Borges, T. P., 2025, p. 10.

Entretanto, o município de Aguiarnópolis, situada na microrregião do Bico do Papagaio e na mesorregião Ocidental do Tocantins, também se destaca nos dados do IBGE. Com uma área territorial de 236,792 km<sup>2</sup> (IBGE,2023), sua população, segundo o Censo IBGE 2022, é de 4.497 habitantes, resultando em uma densidade demográfica de 18,99 hab/km<sup>2</sup>. Com um IDHM de 0,657 (IBGE,2010) e um PIB per capita do município, em 2021, foi de R\$ 23.475,65, refletindo o desenvolvimento econômico local. No mercado de trabalho, dados do IBGE de 2022 indicam que Aguiarnópolis registra um salário médio mensal de 1,6 salários-mínimos. O número de pessoas ocupadas é de 1.735, correspondendo a 38,58% da população.

Vejamos que Aguiarnópolis, apesar de menor em população e extensão territorial, possui maior densidade demográfica e maior percentual de população ocupada em relação a Estreito. Estreito, por sua vez, apresenta um PIB per capita mais elevado, o que pode estar

relacionado à presença de grandes empreendimentos, como a Usina Hidrelétrica de Estreito, mas a inclusão da população no mercado formal de trabalho ainda é significativamente baixa, com apenas 15,63% da população ocupada. Os IDHMs similares demonstram que ambos os municípios enfrentam desafios históricos de acesso a serviços básicos, educação e qualidade de vida, ainda que estejam em contextos distintos em termos de estrutura e tamanho populacional.

Tanto Aguiarnópolis quanto Estreito podem ser classificadas como cidades pequenas. De acordo com Silva e Sposito (2009), a definição de cidade pequena vai além do número absoluto de habitantes, envolvendo também aspectos como a posição na hierarquia urbana, o grau de centralidade e a diversidade das funções urbanas. No entanto, é comum adotar como parâmetro populacional o limite de até 50 mil habitantes para caracterizar cidades pequenas.

Para tanto, tomam como base os dados referentes a seus contingentes populacionais. Assim, na classe de cidades pequenas inserem-se aquelas que possuem até 20 mil habitantes; acima deste montante são classificadas como cidades médias e aquelas com mais de 500 mil habitantes são consideradas cidades grandes. Este critério, com algumas variantes, tem sido adotado pelas instituições de estudos estatísticos. (LOPES; HENRIQUE, 2010, p.55)

Partindo dessa característica, a quantidade de habitantes, podemos dizer que os municípios em questão, podem ser enquadrados como cidades pequenas. Ainda, ambas apresentam economias locais pouco diversificadas e fortemente dependentes de fatores externos.

### 3 A TEORIA DA NECROPOLÍTICA E O DESASTRE COMO CONCEITO

A ponte inaugurada em 1961, fazia parte do projeto integrador da rodovia Belém-Brasília, idealizado pelo governo de Juscelino Kubitschek dentro de uma lógica nacional-desenvolvimentista, que pretendia promover o crescimento das regiões inseridas na Amazônia Legal. Instalada no norte de Goiás (à época), em uma área tida como “vazia” e marginalizada, a construção da ponte visava essencialmente os interesses do capital, priorizando a logística de transporte e a abertura de rotas econômicas. Essa política de desenvolvimento, portanto, não considerou as especificidades e necessidades das populações que habitavam o norte goiano e o sul maranhense. A queda da ponte, marcado pela negligência estatal e pela ausência de ações preventivas ao longo das décadas, evidencia o abandono histórico dessas regiões e revela a gestão seletiva da vida e da morte operada pelo Estado, desde a sua instalação.

A princípio, mobiliza-se o conceito de desastre que, de acordo com Zhouri (2023), os desastres não são apenas acontecimentos rápidos e visíveis, como uma barragem que se rompe de repente. Para ela, o desastre começa muito antes e continua por muito tempo depois, afetando a vida das pessoas de forma profunda e contínua. Esses eventos são resultado de decisões políticas, da falta de cuidado com o meio ambiente e da forma como as empresas e o governo lidam com os territórios e suas populações. Quando empresas controlam o tempo e a forma de reparar os danos, isso acaba prolongando o sofrimento e dificultando a justiça. Por isso, Zhouri defende que os desastres devem ser vistos como processos longos e cheios de desigualdades, e não como algo que simplesmente começa e termina. Explica Zhouri:

[...] Para tal, esses fenômenos serão identificados como ocorrências em meio a um processo histórico-ambiental mais abrangente, ou seja, como eventos críticos em processos crônicos que configuram os desastres sociotécnicos. A categoria desastre sociotécnico permite sublinhar as dimensões propriamente sociológicas e antropológicas (Oliver-Smith, 1999; Valencio, 2014) de um processo que vai além de uma avaria ou de um erro meramente técnico, remetendo-nos tanto a questões que dizem respeito à política econômica e ambiental quanto às falhas da gestão responsáveis por padrões de vulnerabilização socioambiental que, de fato, expõem a população ao risco. Trata-se, portanto, de um conceito que remete ao campo da ecologia política dos desastres [...] (Zhouri, p.8, 2023).

Logo, podemos compreender o desabamento da ponte no dia 22 de dezembro de 2024, como um desastre pois não se trata apenas de um evento isolado repentino ou acidental, sendo na verdade fruto de um processo histórico de negligência por parte do Estado-brasileiro, marcado pela falta de manutenção adequada da infraestrutura da ponte que apresentava há anos problemas na sua infraestrutura, mas o governo federal, se tornou silente.

Para entender a omissão do estado, mobilizamos a teoria de Achille Mbembe que desenvolveu o conceito de necropolítica para explicar como, no mundo contemporâneo, o Estado decide quem deve viver e quem pode morrer, como diz Mbembe (2018) “*fazer viver deixar morrer*”. Para explicar esse conceito, o teórico parte da teoria do biopoder e da biopolítica, desenvolvidas por Michel Foucault. A necropolítica mostra como os poderes foram se transformando ao longo do tempo, passando por diferentes concepções, até chegarmos ao modelo atual. Primeiramente, é necessário compreender o conceito de poder disciplinar ou poder soberano, cuja lógica se baseia em “fazer morrer e deixar viver”. Partindo dessa concepção, Mbembe (2018, p. 36) afirma que “por todas essas razões, o direito soberano de matar não está sujeito a qualquer regra nas colônias. Lá, o soberano pode matar a qualquer momento e de qualquer maneira”. Ou seja, a inércia do soberano permite que alguns vivam, enquanto seus atos se manifestam pela morte. Assim, o exercício do poder disciplinar se

concretiza pelo controle da morte, como forma de impor a obediência e reforçar a dominação do soberano.

Conforme Mbembe (2018), a teoria de Foucault explica que, com o passar dos anos à sociedade moderna, inverteu o modo como o poder é executado, antes, o poder soberano ou disciplinar era exercido por meio da punição, ou seja, o soberano decidia quem deveria morrer por meio da ação de matar. Com o tempo, esse poder passou a se concentrar no controle da vida, invertendo a lógica de em “fazer morrer e deixar viver”, para “fazer viver e deixar morrer”. Neste aspecto, conforme trecho do livro de *Necropolítica* de Mbembe ele explica que:

Na formulação de Foucault, o biopoder parece funcionar mediante a divisão entre as pessoas que devem viver e as que devem morrer. Operando com base em uma divisão entre os vivos e os mortos, tal poder se define em relação a um campo biológico – do qual toma o controle e no qual se inscreve. Esse controle pressupõe a distribuição da espécie humana em grupos, a subdivisão da população em subgrupos e o estabelecimento de uma cesura biológica entre uns e outros. Isso é o que Foucault rotula com o termo (aparentemente familiar) ‘racismo’.” (Mbembe, 2018, p. 17)

Assim, o biopoder, administrado por meio da biopolítica, tende a regular tanto a vida quanto a morte na sociedade atual, por meio do controle da vida, mas também permitindo a morte através da omissão do Estado. A partir destas concepções de Foucault, Mbembe introduz o conceito de necropolítica, que deve ser entendido como uma forma de poder que não apenas controla a vida, mas também organiza a morte por meio da omissão e da criação de estados de exceção. Ele destaca o racismo como um seletor de grupos sociais que merece ou não viver. Segundo Mbembe (2018), determinados grupos, como os pobres, negros, imigrantes e periféricos, são colocados à margem e tratados como vidas que não importam. Esses grupos podem ser abandonados ou até eliminados em nome do “bem-estar geral”. Em outras palavras, o Estado legitima a morte desses indivíduos, como por exemplo o holocausto, a escravidão dos negros, justificando-a como necessária para a manutenção da ordem social por meio da legislação. Logo, Achille Mbembe, entende que a *Necropolítica* deve ser entendida a partir da seguinte reflexão:

Este ensaio pressupõe que a expressão máxima da soberania reside, em grande medida, no poder e na capacidade de ditar quem pode viver e quem deve morrer. Por isso, matar ou deixar viver constituem os limites da soberania, seus atributos fundamentais. Exercitar a soberania é exercer controle sobre a mortalidade e definir a vida como a implantação e manifestação de poder (Mbembe, 2018, p. 4).

Assim, Mbembe amplia a teoria de Foucault ao afirmar que a necropolítica é uma forma de poder utilizada pelo Estado na contemporaneidade, na qual o controle da vida está acompanhado de uma gestão da morte, especialmente direcionada aos grupos marginalizados.

O necropoder, portanto, configura-se como uma forma cruel de dominação, em que a morte é autorizada, legitimada ou simplesmente ignorada pelo Estado e pela sociedade.

#### 4 METODOLOGIA

De acordo com Barbosa (2001) a digitalização da informação com o uso das tecnologias telemáticas favoreceu a criação de novos formatos para veiculação de notícias no ambiente digital, surgindo assim o denominado jornalismo *on line*, que através de suas características tem poder de disseminação e distribuição instantâneas de informação que se processa de maneira rápida atingindo patamares de audiência jamais visto. Assim, tais portais se tornaram uma fonte importante de pesquisas por relatar aquilo que representa parte dos anseios do público. Assim, adotou-se como fonte de pesquisa matérias publicadas no portal de notícias *on-line* a nível nacional (G1 – *site* de notícias da Globo), com palavras-chave: ‘Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira estreito’ e ‘desabamento de ponte’. Os portais locais foram descartados após verificação de que replicavam as notícias do G1, com poucas exceções.

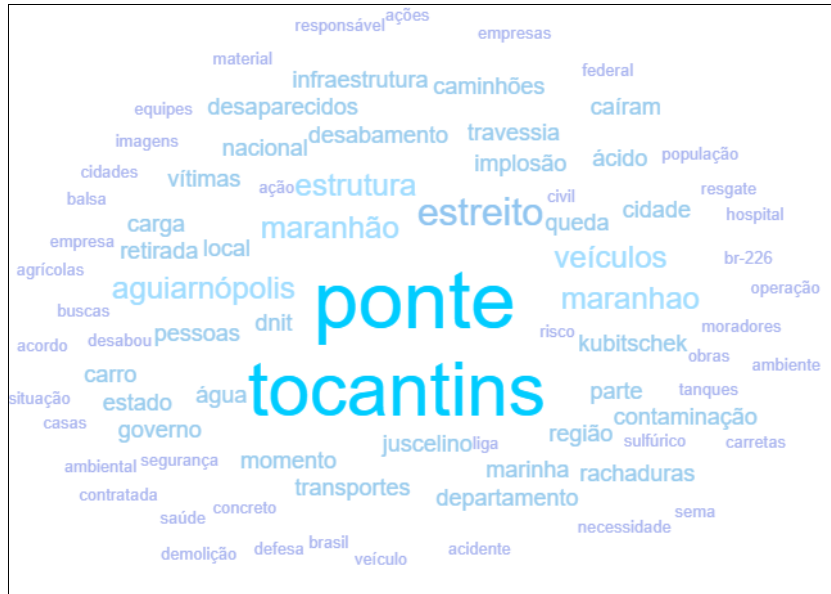
Após o compilamento das notícias, selecionamos os títulos e os trechos das matérias que eram inéditos, já que em quase todas se repetiam as mesmas informações sobre o caso principal da queda. Esse material tornou-se a materialidade empírica da pesquisa que foi trabalhado pela análise de conteúdo da Bardin (2016) via utilização do *software* webQDA.

#### 5 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

O portal de notícias do G1 produziu entre o dia da queda da ponte (22 de dezembro de 2024) até o mês de maio de 2025, um total de 95 reportagens e todo o material foi analisado. O primeiro dado importante é que antes da queda da ponte não foram realizadas reportagens denunciando as condições precárias da mesma, apesar de haver na região o conhecimento de tal situação manifestado nos *Instagram* de vereadores das localidades atingidas. Essa informação já é uma demonstração da política de negligência e de morte adotada pelo estado.

O primeiro tratamento dado foi a construção da nuvem das cem palavras mais repetidas, na Imagem 2, que possibilita fazer a primeira garimpagem daquilo que é importante no material analisado.

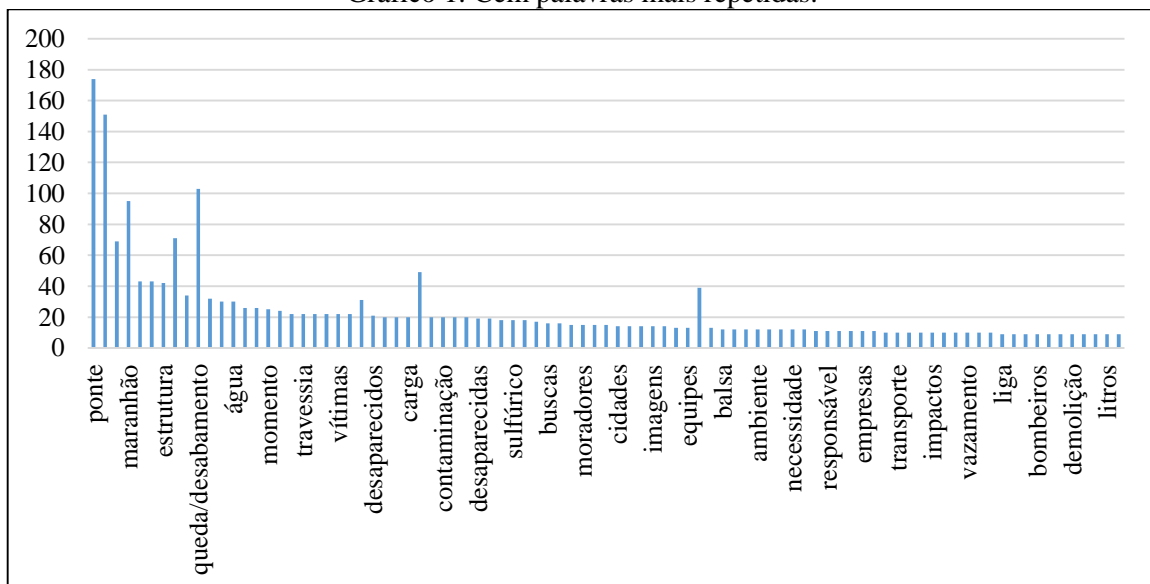
Imagem 3: Cem palavras mais repetidas



Fonte: elaborado pelas autoras no webQDA, 2025.

Para facilitar a visualização, apresentamos as palavras no gráfico 1, que permite verificar que as palavras mais repetidas oferecem elementos daquilo que configuramos como categorias de análise. Além das palavras ponte, Aguiarnópolis e Dnit que se repetem em função da nomeação do fato, vemos que desaparecidos, sulfúrico, mortos entre outras são recorrentes mostrando que houve danos que se estenderam envolvendo fatores de vida ou morte, sociais e ambientais.

Gráfico 1: Cem palavras mais repetidas.



Fonte: elaborado pelas autoras, 2025.

Dessa forma, organizamos na Imagem 3 a constituição das quatro categorias de análise e as suas subcategorias.

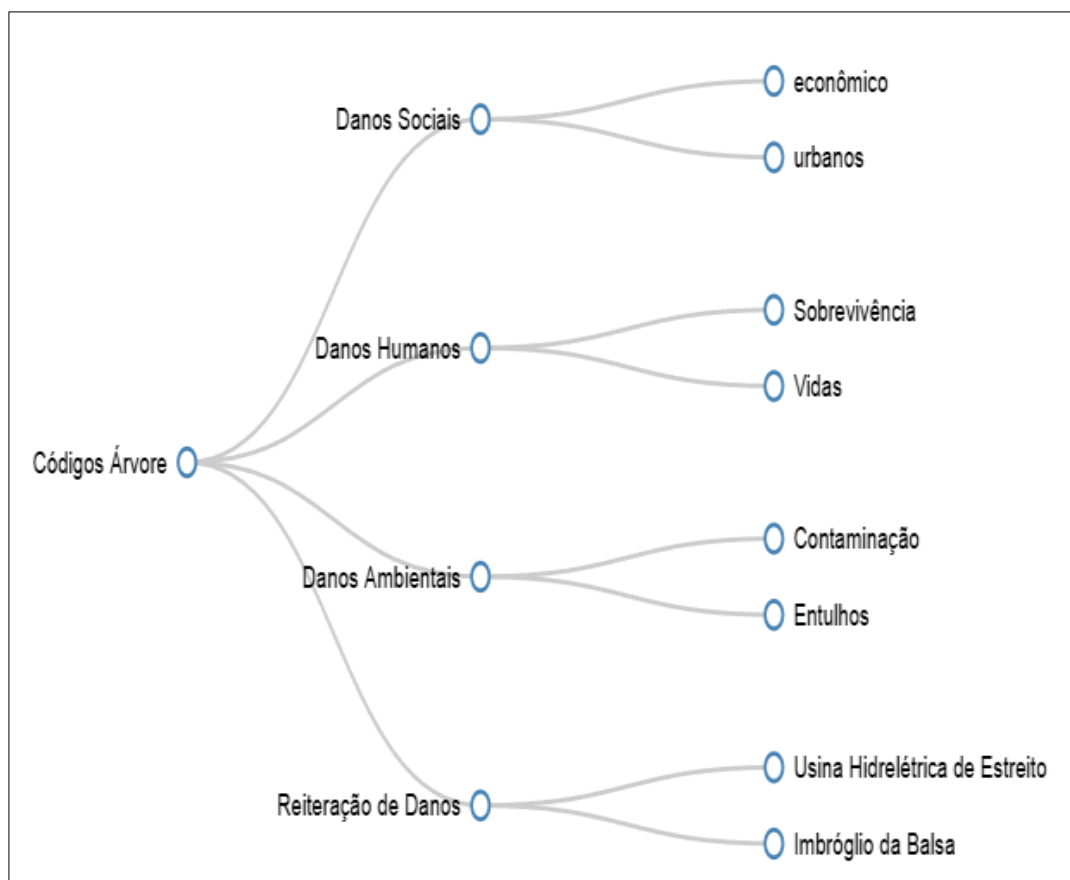


Imagem 4: Código árvore com as categorias de análise  
Fonte: elaborado pelas autoras no webQDA, 2025.

Considerando que a queda da ponte é resultante de uma necropolítica demonstraremos que a continuidade dos eventos se configura como desastre por continuar a produzir, em cada etapa, elementos de novas agressões, também configuradas como políticas de morte. Assim as categorias foram organizadas por tipos de danos provocados.

A primeira categoria **Danos Sociais** foi dividida em duas subcategorias, **econômico** e **urbano**. No **econômico** categorizamos todas as narrativas que demonstram perdas financeiras ao cidadão comum ou aos cofres públicos que afetam coletivamente a todos. A própria queda da ponte demonstra isso, pois a sua manutenção teria sido uma forma de minimizar custos como os prejuízos materiais e humanos e a necessidade de reconstrução da ponte. É o que vemos no primeiro recorte apresentado, já havia documentos que davam conta da necessidade de manutenção e dos riscos que havia, ainda assim, nada foi feito. Além da queda em si, a urgência em resolver o problema leva a necessidade de contratos em licitação, o que pode levar a gastos

além do que o necessário, já que não foi escolhido a empresa com o menor valor do mercado, conforme recorte 2.

Ponte que desabou foi construída em 1960, passou por reparos em 1998 e precisava de novas obras; veja histórico da estrutura. O g1 teve acesso a documentos que mostram problemas estruturais apresentados pela Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA) (...) Segundo documentos de inspeção feita em 2019 feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), houve uma recuperação estrutural entre os anos de 1998 e 2000, mas passados mais de 20 anos, a ponte apresentava diversos problemas. (...) o DNIT afirmou que, atualmente, as Obras de Arte Especiais (OAE) possuem classificação de notas 1 a 5, com base nas inspeções realizadas pela autarquia. A ponte de Estreito (JK) tinha classificação 2, ou seja, teria que ser priorizada para obras de intervenção. Mas segundo o DNIT, a nota não significava interdição imediata. Em 2021, o contrato firmado por meio do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE) para esta e outros locais na BR-226 tinha o valor de R\$ 3,5 milhões segundo o DNIT. Nesse período foram feitos reparos nas vigas, laje, passeios e pilares da estrutura. (Recorte 1, G1, 18/02/2025)

Estrutura entre Aguiarnópolis e Estreito que desabou em dezembro de 2024 deixou mortos e desaparecidos. Dispensa de licitação de quase R\$ 172 milhões prevê que a obra seja finalizada no fim deste ano. (Recorte 2, G1, 18/02/2025)

Nos recortes 3 e 4 demonstramos que existe uma reiteração das políticas de morte que configura a queda da ponte como desastre (Zhourri, 2024). No primeiro deles um caminhão cai no rio ao tentar entrar na balsa improvisada para atravessar o rio. Há que se considerar que, se houvesse a ponte, esse problema não se daria.

Um caminhão caiu no rio Tocantins na manhã desta quarta-feira (26) após apresentar problemas mecânicos enquanto tentava embarcar em uma balsa na cidade de Aguiarnópolis. Para não bater na embarcação, o motorista desviou e jogou o veículo na direção da água. Imagens publicadas nas redes sociais mostram o momento em que o condutor sai do caminhão nadando. (Recorte 3, G1, 26/02/2025)

E no recorte 4 vemos os diversos prejuízos enfrentados, desde o comércio local que era dependente do movimento de mais de dois mil veículos dia, ao caminhoneiro que precisa se submeter aos desvios e aos custos provocados pelos mesmos.

Pelo corredor viário passavam, todos os dias, cerca de duas mil carretas, além de ônibus de turismo e veículos pequenos vindos de outros estados. Era uma demanda gigantesca por produtos e serviços que movimentavam a economia. Mas, agora, está tudo parado. (...) Um posto de combustível, que costumava abastecer até 200 carretas por dia, nessa época do ano, agora o número não chega a 30. Nós estamos em torno de 80 a 85% de queda, é uma queda muito grande, muito significativa" (...) O prejuízo não é apenas para o comércio, a população que precisa da ponte para trafegar pela BR-226 também está sentindo pesar no bolso. Como é o caso do caminhoneiro, o qual teve que mudar a rota para ir de Tailândia, no Pará, a Recife. Sem a ponte, são 370 quilômetros a mais na viagem. (...) a cidade maranhense de Carolina, uma das rotas de travessia por balsa, o tempo de espera chega a duas horas. O preço do embarque é de R\$ 25 para automóvel e de R\$ 294 para uma carreta com dois ou mais compartimentos. (Recorte 4, G1, 13/01/2025).

Apresentamos ainda, o recorte 5 de uma das vítimas direta da queda da ponte, que conseguiu escapar, mas seu carro ficou preso no vão que se abriu na estrutura. Além de ter que

entrar na justiça para garantir a retirada do veículo que era utilizado para trabalhar, seus pertences foram roubados de dentro do automóvel.

decisão para retirar o veículo é da 1ª Vara Federal Cível e Criminal da SJJ de Imperatriz (MA) e foi publicada no dia 15 de janeiro. No documento, o juiz Georgiano Rodrigues Magalhães Neto aponta que há fortes indícios da “conduta omissiva do Dnit” em adotar preventivas ou para reparar a estrutura da ponte. (...) O carro de passeio que foi retirado nesta quinta-feira (23) da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre o Tocantins e o Maranhão, teve objetos furtados enquanto estava preso em uma das fendas da estrutura. Itens pessoais e peças foram levados por criminosos no período em que o veículo estava parado no local. Um vídeo feito pelo proprietário, logo após o veículo ser retirado da ponte, mostra peças faltando no painel (Recorte 5, G1, 24/01/2025)

Na subcategoria **urbano** enquadramos narrativas que demonstram que houve danos às cidades, afetando sua infraestrutura, ora por conta do abalo da queda e/ou das implosões realizadas para remover o restante da ponte, ou por aumento de veículos pesados em rotas alternativas dentro de cidades da região. No recorte 6 é apresentado a evacuação do hospital de Aguiarnópolis, e apesar dos especialistas dizerem que as rachaduras não têm relação com a queda e a implosão, a população faz relação entre os dois eventos o que gera mais sensação de violência sobre a coletividade.

Hospital de Estreito é evacuado e interditado após rachaduras aparecerem na estrutura da unidade  
Rachaduras na parte interna e externa da unidade apareceram nas últimas 24 horas e o hospital foi interditado nesta sexta-feira (31) pelo Corpo de Bombeiros e Defesa Civil. Caso não tem relação com implosão da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira. (...) O hospital fica localizado a 1,9 km da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que liga o Maranhão ao Tocantins, e desabou em dezembro de 2024. As autoridades afirmam que o caso não tem relação com a implosão da ponte que deve acontecer no domingo (2) (Recorte 6, G1, 31/01/2025)

Pelo menos 50 casas serão desocupadas em Aguiarnópolis (TO) e 150 em Estreito (MA), uma hora antes da implosão. Na cidade tocantinense, a prefeitura e Defesa Civil orientaram os moradores da rua JK e João Aguiar sobre o processo de evacuação. A população contará com um a ônibus para ajudar no deslocamento até a área de segurança, em um ginásio coberto de Aguiarnópolis. Os moradores podem voltar para casa trinta minutos depois demolição da ponte. Em mapas, as áreas que serão desocupadas foram marcadas de vermelho pela empresa responsável pela implosão. O perímetro de segurança será 2.136 metros em Aguiarnópolis e de 2.148 metros em Estreito. (Recorte 7, G1, 02/02/2025)

No recorte 7, para a efetivação da implosão da ponte, os moradores tiveram que ser retirados de suas casas, apesar de ser uma medida de segurança, ela é geradora de incertezas e de mais efeitos sobre aqueles que já são vítimas do evento principal da queda da ponte.

Segunda cidade decide restringir tráfego de caminhões após desabamento de ponte entre TO e MA. Com a proibição, a prefeitura de Axixá do Tocantins estabeleceu outras rotas para caminhões na cidade. Veículos pesados estão proibidos de passar por algumas ruas em Axixá do Tocantins, na região do Bico do Papagaio. Após o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA), a cidade virou rota alternativa para os caminhoneiros. Segundo o município, o tráfego desses veículos têm causado danos ao asfalto, calçadas e sistema

de esgoto. (...) No documento, o município cita a destruição da pavimentação urbana, danos às calçadas e à infraestrutura pública e riscos significativos à segurança da população. (Recorte 8, G1, 27/01/2025)

Ainda, no recorte 8, temos efeitos na infraestrutura urbana de um dos desvios que permite a passagem entre os estados do Tocantins e do Maranhão. Danos a pavimentação urbana, destruição de rede de água e esgoto e acidentes nas vias urbanas se tornaram frequentes e impactam toda a região.

Agora, na segunda categoria **Danos Humanos**, foi subdividida em duas subcategorias, **Sobrevivência e Vida**. Na primeira elencamos situações de precariedade socioeconômica a que a população ficou submetida. Com a retirada do fluxo de caminhões da região, muitas empresas perderam clientela não tendo como arcar com a manutenção das mesmas e da própria família, além disso, muitas pessoas perderam o emprego e/ou a única forma de renda. Assim, vemos exemplificado no recorte 9, tentativas de mitigação da situação, que se por um lado ajuda no momento de dificuldade, por outro, a negligência na manutenção da ponte, impôs uma condição de vulnerabilidade que não era para acontecer.

Governo destina mais de R\$ 30 mil para atender famílias de Aguiarnópolis afetadas pela queda de ponte entre TO e MA. De acordo com o Governo, medida emergencial dará suporte a 250 famílias com a distribuição de cestas básicas e outras ações sociais na cidade. Moradores de Aguiarnópolis, no norte do estado que se encontram em situação de vulnerabilidade social vão receber suporte por meio de recursos destinados pelo Governo Estadual à prefeitura do município. (...) O valor corresponde à primeira parcela do Benefício Eventual e um aporte extra que além de ajudar com custos de alimentação, vai oferecer auxílio funerário. (Recorte 9, G1, 29/01/2025)

No recorte 10, temos a subcategoria **Vidas** que discriminam reportagens que se referem as catorze vítimas que morreram e aos três desaparecidos.

A Marinha do Brasil informou que a Força-Tarefa de busca e resgate às vítimas do desabamento da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre Maranhão e Tocantins, podem ser encerradas nesta terça-feira (7) caso não haja novos indícios que levem à localização dos últimos desaparecidos. Três pessoas seguem desaparecidas. De acordo com o órgão, os trabalhos de busca poderão ser retomados “caso surjam novas informações concretas que contribuam para a localização das vítimas”. A nota diz ainda que será realizada uma nova varredura com mergulhadores para concluir um “ciclo técnico que elimina quaisquer lacunas nas áreas já exploradas”. Desde o início das operações, a Força-Tarefa concentrou esforços nas áreas com maior probabilidade de localização das vítimas, especialmente nas proximidades dos veículos e escombros. (...)Dentre os 17 desaparecidos iniciais, foram confirmados 14 mortes e três pessoas seguem desaparecidas, segundo a Marinha do Brasil. Destes, um corpo ainda não foi identificado e, por isso, ele foi encaminhado para o Instituto Médico Legal (IML) em São Luís, onde passa por exames de DNA. (Recorte 10, G1, 07/01/2025)

A terceira categoria elencada é o **Danos Ambientais** que se subdivide em duas subcategorias: **Contaminação e Entulhos**. As duas são resultados de produtos derramados no rio, mas na primeira (**Contaminação**) enquadramos as narrativas em função da queda de

caminhões que continham agrotóxicos e ácido sulfúrico e a segunda (**Entulhos**) em relação às preocupações com os entulhos que a demolição da ponte geraria e os possíveis danos para a qualidade da água e para a fauna. No recorte 11 vemos uma descrição do acontecimento que poderia ter levado ao derramamento de setenta e seis toneladas de ácido sulfúrico e vinte dois mil litros de defensivos agrícolas no rio. Apesar da situação não ter se concretizado, ela foi geradora de muita ansiedade e medo na região, pois poderia gerar danos ambientais severos e riscos de desabastecimento de água.

Carga de defensivos agrícolas e ácido sulfúrico ficou submersa após o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, na divisa dos estados do Maranhão e do Tocantins. Os dois veículos transportavam 76 toneladas de ácido sulfúrico e 22 mil litros de defensivos agrícolas. (...) O pior cenário seria se a carga tivesse sido expelida durante a queda. Isso não aconteceu, os tanques estão intactos, a partir da visão do sonar da Marinha e, também, das equipes técnicas (da Sema), que identificaram isso”, afirmou o supervisor. Como já foi trazida a informação pela Agência Nacional de Águas, se toda a carga que está ali tivesse vazada no rio, ainda assim ela não daria prejuízo à vida humana em função da diluição. Lógico que no local, no ambiente ali, no perímetro, você ia ter uma contaminação. E essa alteração de pH e outros tipos de ações ia provocar a mortandade da biota local. Por isso, que nós recomendamos que as pessoas não se aproximem do local, mesmo com embarcações. Então, na retirada, poderá haver (vazamento), mas o risco de contaminação e impacto ambiental ele é pequeno”, afirmou Caco Graça. (Recorte 11, G1, 26/01/2025)

Vemos no recorte 12 que em um primeiro momento, chegou-se a veicular a notícia do espalhamento desses produtos na água do rio o que levou a suspensão imediata do abastecimento de água na região. Fato que gerou corrida aos supermercados em busca de água mineral. Reforçamos que, passados seis meses da queda da ponte, hoje sabemos que o vazamento não aconteceu e que as cargas dos caminhões foram retiradas; no entanto, naquele momento a população teve que lidar com o trauma da queda da ponte e com os efeitos imediatos do evento.

Suspensão no fornecimento de água em Imperatriz faz moradores lotarem supermercados e depósitos no MA. Empresa de abastecimento de água anunciou a paralisação temporária dos sistemas de captação após desabamento de ponte e riscos de contaminação. A suspensão do fornecimento de água em Imperatriz (MA) e o risco de contaminação no Rio Tocantins levaram vários moradores aos supermercados nesse domingo (22) em busca de água potável. As filas se formaram após o anúncio da Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (Caema), que paralisou temporariamente os sistemas de captação, tratamento e distribuição de água.

Segundo a Defesa Civil de Estreito, o acidente liberou cerca de 22,5 mil litros de inseticidas e herbicidas, além de uma carga estimada em 120 mil litros de ácido sulfúrico, transportados por duas carretas bitrem. As informações foram levantadas pela Defesa Civil com base nas notas fiscais enviadas pelo destinatário à Prefeitura de Estreito. A suspensão também afeta municípios vizinhos situados às margens do rio Tocantins. Cerca de 800 mil maranhenses dependem diretamente do rio para consumo e atividades cotidianas. Entre as cidades impactadas estão Porto Franco, Campestre, Ribamar Fiquene, Governador Edson Lobão, Cidelândia, Vila Nova dos Martírios e São Pedro da Água Branca. (Recorte 12, G1, 23/12/2024)

Vemos no recorte 13 que a retirada dos produtos contaminantes levou mais de um mês gerando apreensão e necessidade de monitoramento permanente.

Retirada de tanques com ácido e pesticidas do rio Tocantins pode demorar até 1 mês, diz IBAMA. Carga de defensivos agrícolas e ácido sulfúrico ficou submersa após o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, na divisa dos estados do Maranhão e do Tocantins. Há risco de vazamento, porém não há indícios até o momento, segundo a Agência Nacional de Águas. (...) "É importante a gente manter o monitoramento e a cautela enquanto esse material estiver lá. Se ele [tanque] se romper ainda existe algum risco, que é pequeno, mas controlado. É preciso a gente atuar para eliminar totalmente o risco. (...) Se houver algum indício de vazamento, deve ser interrompido imediatamente o abastecimento de água", afirmou Alan Vaz Lopes, superintendente Adjunto de Operações e Eventos Críticos da Agência Nacional de Águas (ANA). (Recorte 13, G1, 26/01/2025)

A apreensão não era restrita à população, o que pode ser verificado no recorte 14, com a nota técnica do Ministério da saúde que trazia orientações as equipes de saúde locais a fim de identificar sintomas de contaminação por ingestão ou contato com os produtos.

Apesar de não haver indícios de contaminação da água do Rio Tocantins, a nota informativa do MS contém estratégias para a mitigação de possíveis impactos à saúde humana, animal e ambiental da região. O Ministério da Saúde publicou, nesta semana, uma Nota Técnica Conjunta com orientações sobre os cuidados de saúde a serem tomados pelas populações próximas ao Rio Tocantins, que corre risco de contaminação, por causa das cargas de agrotóxicos e ácido sulfúrico que caíram no rio durante o desabamento da Ponte (Recorte 14, G1, 30/01/2025)

Na subcategoria **Entulhos** vemos que o planejamento da demolição do restante da ponte incluía uma preocupação com os entulhos que, porventura, caíssem no rio. É o que evidenciamos no recorte 15. Apesar da materialidade utilizada não permitir saber o quanto caiu e o quanto foi retirado, sabemos que o fato aconteceu, e que possivelmente, algum resquício de entulho ali permaneceu. Seja como for, uma (necro)política de abandono da ponte vai gerando em escalas diversas outras medidas produtoras de danos.

Implosão de ponte que caiu entre Tocantins e Maranhão irá usar 250 kg de explosivos (...) Ele diz que as estruturas perto não devem ser abaladas, mas que não vai ser possível evitar que uma pequena parte dos escombros caia dentro do rio. "A gente vai fazer esse empenho no sentido de que, no leito do canal, caia a menor quantidade de material possível. No caso específico do Maranhão, o balanço avança até 20 metros, é praticamente impossível atingir esse objetivo, mas o nosso planejamento, a sequência de entonação, toda a temporização, vai nesse sentido de tentar mitigar esse efeito", explica Manoel Jorge Diniz Dias. (Recorte 15, G1, 01/02/2025)

Na categoria **Reiteração de Danos** apresentamos sucessão de eventos que acabam por revitimizar a população que já foi atingida pela irresponsabilidade da queda da ponte. Mostrando que o fazer ou não fazer político é produtor de políticas de morte e devastação nas camadas mais pobres da população. Para tanto, dividimos em duas subcategorias: **Usina Hidrelétrica de Estreito** – sua construção é amplamente conhecida como palco de necropolítica ao produzir atingidos por barragem na região com ações como deslocamentos

forçados, expulsões de territórios tradicionais como ribeirinhos, alterações nas formas de ser e de fazer de pescadores, barqueiros e catadores de coco, além dos danos ambientais. Novamente a Usina produz violências múltiplas ao determinar o tempo de ação da busca dos corpos dos desaparecidos. Como vemos no recorte 16 a necessidade de abrir as comportas da Usina, possivelmente levou os corpos para mais distante, dificultando e impedindo, no caso dos três desaparecidos, encontrar.

A Marinha informou também que nesta quarta-feira (8) ocorrerá a abertura das comportas da barragem da Usina Hidrelétrica de Estreito, devido ao aumento do nível do reservatório e do regime de chuvas na região. “Essa medida é indispensável para garantir a segurança da usina e das comunidades que vivem em seu entorno”, explicou a Marinha em nota. (...)A correnteza do rio Tocantins também gera dificuldade para o resgate dos corpos das vítimas que ainda não foram encontradas. Tanques com defensivos agrícolas, que também caíram no rio, também devem ter sido arrastados, segundo os mergulhadores. A suspeita é que abertura das comporta da hidrelétrica de Estreito deve ter contribuído para arrastar os corpos e materiais para mais longe do local da queda da ponte. A abertura das comportas foi necessária porque chove na região e a água represada tinha chegado no limite. (Recorte 16, G1, 07/01/2025)

Na subcategoria **Imbróglia da Balsa** vemos as idas e vindas do poder público na tentativa de estabelecer o serviço de balsa para a travessia do rio. No entanto, até o momento atual, não conseguiram estabelecer um serviço que dê conta da demanda. As alternativas envolvem passar por outras cidades que não tem estrutura para receber a demanda de veículos o que produz, além da destruição urbana das mesmas, atrasos e filas intermináveis. Nos recortes 17, 18 e 19 observamos as idas e vindas da contratação da empresa para fazer a travessia. O DNIT contrata, mas a empresa não pode entrar em operação. Outra empresa assume o contrato, mas demora a começar. O estado assume e coloca barqueiros para a travessia. Até a empresa responsável assumir a atividade.

A nova empresa que ficará responsável pela travessia de veículos e pedestres entre as cidades de Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA) foi contratada pelo DNIT. Os serviços serão gratuitos e irão funcionar todos os dias durante um ano, segundo departamento. As balsas se tornaram necessárias na região após a queda da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que aconteceu em dezembro de 2024. No dia 23 de janeiro, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes revogou a dispensa de licitação com a PIPES, por descumprimento das obrigações contratuais por parte da empresa. Ela havia sido contratada por R\$ 6,4 milhões, para transportar passageiros e veículos. (Recorte 17, G1, 11/02/2025)

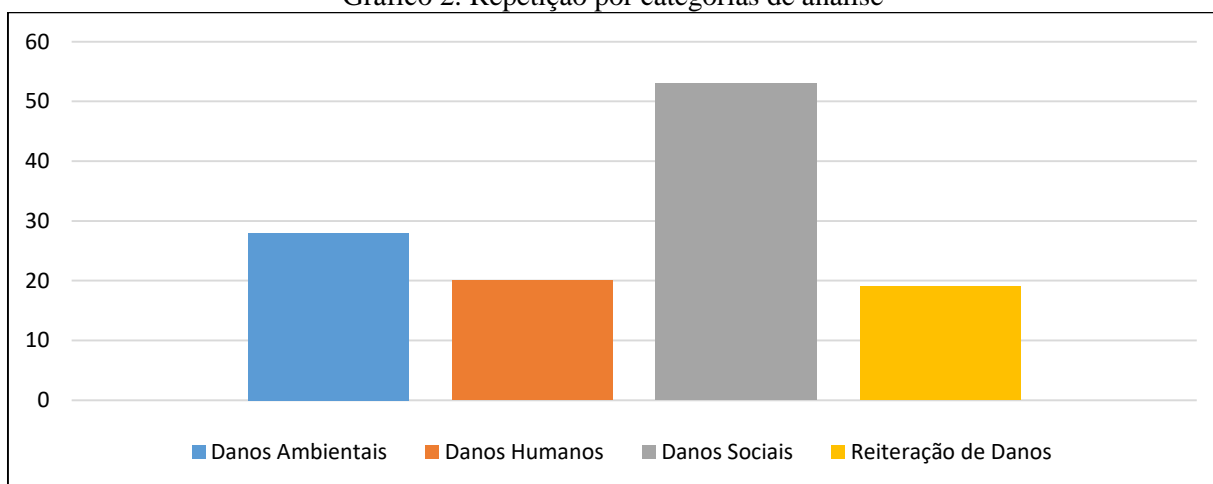
Travessia de veículos e pedestres por balsa começa dois meses após queda da ponte entre Tocantins e Maranhão. (...) A balsa que atua na região foi contratada pela Prefeitura de Estreito. A empresa contratada pelo DNIT ainda não começou a operar no local. O contrato da balsa, feito por meio de uma requisição administrativa, foi realizado pela Prefeitura de Estreito. O trabalho também contou com apoio da Marinha do Brasil. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) já havia contratado uma empresa para operar balsas na região, mas o serviço ainda não foi iniciado. O órgão informou que a concessionária pediu uma prorrogação do prazo para começar as operações, que encerra nesta sexta-feira (28).. (Recorte 18, G1, 25/02/2025)

Balsa contratada pelo DNIT começa a operar dois meses após queda de ponte; veja como vai funcionar travessia no rio. A empresa deve operar todos os dias, durante um ano. A queda da ponte deixou 14 pessoas mortas e três desaparecidas. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, inicialmente o transporte será apenas de pedestres e veículos leves. (Recorte 19, G1, 02/03/2025)

Em notícia no dia 04 de junho de 2025 em um portal local (Portal O Norte) a manchete é “Travessia será suspensa entre estreito e Aguiarnópolis por falta de pagamento do DNIT”. Ou seja, o desastre da ponte continua a produzir efeitos no tempo dificultando a vida da população e dos que por ali passam. Mais uma vez a política de morte se apresenta mostrando como uma região carente localizada na Amazônia Legal é tratada.

Apresentamos no Gráfico 2 a proporção de vezes que as narrativas foram repetidas em cada categoria de análise. Observamos que dentro do recorte temporal analisado os danos sociais foram os mais noticiados. Provavelmente isso se deve ao fato de que as condições econômicas se degradam a cada dia com a falta do fluxo da rodovia e os danos urbanos nos desvios se agravam com o passar do tempo, a falta de estrutura adequada ao fluxo de veículos e a falta de manutenção.

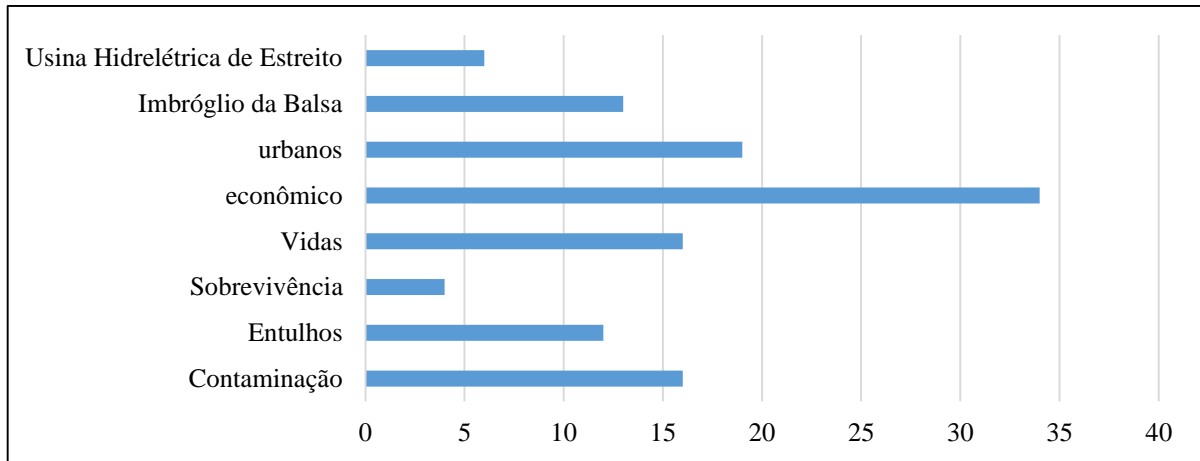
Gráfico 2: Repetição por categorias de análise



Fonte: organizado pelas autoras, 2025.

O gráfico 3 apresenta a incidência de narrativas por subcategorias, aí verificamos melhor que as condições econômicas e urbanas se destacam. Evidentemente que isso não é revelador da hierarquia de gravidade dos danos, posto que as mortes se configuram como o extremo da situação. Mas no dano que mais perdura no tempo e continua a reatualizar a necropolítica.

Gráfico 3: Incidência nas subcategorias



Fonte: elaborado pelas autoras, 2025.

As análises permitem afirmar que as políticas públicas de manutenção da ponte de Estreito se configuram como necropolítica ao permitir que a mesma se deteriorasse e produzisse o evento catastrófico de sua queda. A partir daí, uma sucessão de eventos produziu o desastre em escala, fazendo com que cada ação perpetue a violação dos direitos das pessoas. A ponte cai, pessoas morrem, o meio ambiente e as pessoas são atingidas das maneiras mais diversas, ou porque precisam se deslocar para a implosão da ponte, ou porque a travessia do rio é interrompida ou porque o tempo das buscas é determinado pelas comportas da usina. E assim, uma ação atrás da outra se produz a necropolítica sobre populações vulneráveis.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As escolhas e omissões do Estado têm um impacto significativo e determinante tanto no desenvolvimento quanto na exclusão de determinados grupos sociais. Segundo Mbembe (2018), o Estado exerce o controle não apenas sobre a vida, mas também sobre a morte, por meio de uma lógica de “deixar morrer”, frequentemente manifestada pela omissão estatal, a exemplo dessa afirmação é que, assim como foram criadas políticas públicas para, através da BR-153 integrar regiões periféricas e marginalizadas (Amazônia Legal) aos principais centros econômicos brasileiros, o Estado também se valeu de suas atitudes, no caso omissões, através da ausência de investimentos contínuos, de infraestrutura adequada e de garantias de cidadania, causando um abandono sistemático da populações que moram na região da ponte.

Tendo este trabalho como objetivo analisar, através das matérias publicadas em portal de notícias on-line em nível nacional, a queda da Ponte Juscelino Kubitschek à luz da teoria da necropolítica e da concepção de desastre como construção social, proposta por Andrea Zhouri, foi possível observar com base na análise das notícias que, as políticas públicas de manutenção

da ponte Juscelino Kubitschek se configuram como necropolítica em ação, diante da omissão do Estado em não promover reparos ao longo dos anos, permitindo assim a morte de pessoas, além de uma séria de consequências gravosas que se prologam no tempo, confirmando o argumento de Mbembe sobre o poder soberano, criando espaços onde populações são tratadas como descartáveis.

Os recortes de notícias também nos mostraram que o evento (queda da ponte) se configura como desastre, conforme conceito proposto por Zhouri, por continuar a produzir resultados danosos as populações, desencadeando danos humanos, sociais, ambientais, capazes de trazer vulnerabilidades que antes não existia, dificultando a vida da população e dos que por ali passam, mostrando como uma região carente localizada na Amazônia Legal é tratada com descaso.

## REFERÊNCIAS

- ANTERO, R. controvérsias sobre a rodovia belém-brasília no tocantins. **Revista Tocantinense de Geografia**, [S. l.], v. 6, n. 11, p. 99–113, 2018.
- CARNEIRO, M. E. F. A revolta camponesa de Formoso e trombas. 2. ed. São Paulo: Anita Garibaldi coedição com a Fundação Mauricio Grabois, 2014.
- FERREIRA, R. C.; OLIVEIRA, A. F. de. As políticas de desenvolvimento regional na Amazônia brasileira. **Educação e Práticas Sociais e Culturais de Ensino/Aprendizagem em Contextos Diversos**, v. 8, n. 2, dez. 2018.
- HOLANDA, M. Siqueirismo e a política de memórias: a (res)significação do discurso da criação do estado do Tocantins. **Revista de História da UFBA**, Salvador, v. 10, n. 2, dez. 2022.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Aguiarnópolis**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/araguaina/panorama>. Acesso em: 03 mar.2025.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estreito**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/araguaina/panorama>. Acesso em: 03 mar.2025.
- JURADO DA SILVA, P. F.; SPOSITO, Eliseu Savério. Discussão geográfica sobre cidades pequenas. **Geographia**, Niterói, v. 11, n. 21, p. 7–28, 2009.
- LEÃO, L. Exclusivo: uma história por trás da construção da Ponte Juscelino Kubitschek. **Revista Nordeste**, 24 dez. 2024.
- LIRA, E. R. A. **Gênese de Palmas-TO: a geopolítica de (re)ocupação territorial na Amazônia Legal**. Goiânia: Kelps, 2011.

LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010.

MBEMBE, A. **Necropolítica**. Tradução de Renata Santini. São Paulo: N-1 Edições, 2018.

OLIVEIRA, N. M. de. território:contributo sobre distintos olhares. **Revista Tocantinense de Geografia**, [S. l.], v. 9, n. 17, p. 43–62, 2020.

PACÍFICO FILHO, M.; BORGES, T. P.; SIQUEIRA, M. T. Cidades pequenas no contexto Amazônico: Colinas do Tocantins – TO e desigualdades intraurbanas. **Revista Cerrados (Unimontes)**, Montes Claros, v. 21, n. 01, p. 188-211, 2023.

PAULA, B. R. de; COSTA, M. G. da S.; SOUSA, R. B. de; BORGES, T. P. Espaços urbanos e primeira infância na Amazônia Legal: o caso de Aguiarnópolis no Tocantins/Brasil. **Observatório de la Economía Latinoamericana**, [S. l.], v. 23, n. 5, p. e10078, 2025.

SANTOS, R. de S.; PEREIRA, A. J. As influências dos eixos de desenvolvimento na dinâmica populacional no estado de Tocantins – BR. **Observatório de la Economía Latinoamericana**, v. 21, n. 12, p. 24576–24605, 2023.

SINGER, A. **A reativação da direita no Brasil**. SciELO Preprints, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.1664>. Acesso em: 20 abr. 2025.

SPOSITO, E. S. e JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais**. Jundiaí, Pocco Editorial, 2013.

ZHOURI, A. Crise como criticidade e cronicidade: a recorrência dos desastres da mineração em Minas Gerais. **Horizontes Antropológicos**, v. 29, n. 66, 2023.

Submissão em: 27/10/2025

Aprovação em: 01/05/2026