



## O TRANSPORTE RODOVIÁRIO REGIONAL DE PASSAGEIROS EM AUTOMÓVEIS E EM ÔNIBUS NA AMAZÔNIA: O CASO DA BR-319 (MANAUS-AM/PORTO VELHO-RO)

The regional road transport by pick-up trucks and buses in the Amazon: the case of the BR-319 Highway (Manaus-AM/Porto Velho-RO)

Thiago Oliveira Neto <sup>1</sup>

### Resumo

O transporte de passageiros apresenta uma importância para o deslocamento das pessoas, encomendas e informações entre os lugares, seja por meio do transporte fluvial, rodoviário, aéreo ou de trens. No caso do estado do Amazonas temos a predominância do transporte fluvial nas interações espaciais entre os lugares, mas ocorrendo em menor dimensão espacial e em menor número de cidades o dinamismo da circulação rodoviária, sendo que está apresentando mudanças e particularidades importantes de serem analisadas no âmbito espacial. Nesse sentido, este artigo versa sobre o transporte rodoviário de passageiros entre as cidades de Manaus e Porto Velho, pela ligação denominada de BR-319 (Álvaro Maia) que apresenta no período atual dois circuitos do transporte de passageiros: um regular com a participação de empresas diversas operando ligações intermunicipais e interestaduais; a existência de um segundo circuito composto por autônomos e empresas de menor porte que atuam no transporte em regime de fretamento de circuito fechado e aberto. Para abordar esse tema realizou-se levantamento bibliográfico sobre transportes e redes na Amazônia, assim como, levantamento de dados em trabalhos de campo realizados entre os anos de 2022 e 2024.

**Palavras-chave:** rodovia; transporte rodoviário; BR-319.

### Abstract

Passenger transport is important for moving people, goods, and information between places, whether by river, road, air, or rail. In the case of the state of Amazonas, river transport predominates in spatial interactions between places, but road transport is more dynamic in a smaller spatial dimension and in a smaller number of cities, presenting important changes and particularities that need to be analyzed in the spatial context. In this sense, this article deals with road passenger transport between the cities of Manaus and Porto Velho, via the BR-319 (Álvaro Maia) connection, which currently has two passenger transport circuits: a regular one with the participation of various companies operating intermunicipal and interstate connections; the existence of a second circuit composed of self-employed drivers and smaller companies that operate in closed and open circuit charter transport. To address this topic, a bibliographic survey on transportation and networks in the Amazon was conducted, as well as data collection in fieldwork carried out between 2022 and 2024.

**Keywords:** Highway; road transport; BR-319.

---

<sup>1</sup> Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Professor voluntário e pós-doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). E-mail: [thiagoton91@live.com](mailto:thiagoton91@live.com)



## Introdução

O transporte rodoviário de passageiros, por meio do transporte coletivo e seus sistemas de normas e trabalho, permite que cidades, pessoas, encomendas e informações circulem e sejam transportadas na rede urbana de ligação rodoviária no país e entre países, desempenhando um serviço de grande importância para as dinâmicas sociais.

Essa atividade é regulada pelo Estado e tem passado por mudanças associadas à expansão do neoliberalismo, que possibilita novas combinações, a inserção de novos atores e alterações com dimensões espaciais. Esse contexto indica que o serviço tem se transformado em diferentes escalas, manifestando-se em níveis nacional, regional ou em um percurso específico.

Diante desse cenário, o presente texto tem como objetivo analisar o transporte intermunicipal e interestadual de passageiros no percurso Manaus-Porto Velho, compreendido pelo eixo da rodovia BR-319 (Álvaro Maia), que interliga as cidades de Manaus, Careiro, Humaitá e Porto Velho, destacando a conformação dessa atividade de transporte entre 2014 e 2024. Para a realização da pesquisa, foram desenvolvidas as seguintes etapas: levantamento bibliográfico sobre geografia e transporte, com foco no transporte rodoviário de passageiros; e trabalhos de campo conduzidos nos anos de 2014, 2017, 2018, 2019, 2022, 2023 e 2024, a fim de compreender a dinâmica desse transporte.

No eixo de estudo analisado neste artigo, identifica-se uma atividade de transporte que se manifesta como um circuito paralelo, distinto tanto do fretamento quanto do transporte regular. Trata-se de um modelo híbrido, com características operacionais diferentes das identificadas por Oliveira Neto e Santos (2021), Oliveira Neto (2024) e Santos (2024). No sistema de transporte rodoviário de passageiros, esses estudos apontaram a expansão de operações mediadas por tecnologia e a inserção de modalidades híbridas, utilizando ônibus rodoviários de pequenas e médias empresas que atuavam no serviço de fretamento. No entanto, a modalidade analisada por Oliveira Neto (2024) e aprofundada neste estudo caracteriza-se por um modelo híbrido em que o objeto técnico predominante é o automóvel, sendo, em sua maioria, do tipo picape.

Esse aspecto foi identificado durante a pesquisa de doutorado, mas não chegou a ser explorado naquele momento (2019-2024), pois o objetivo era analisar e compreender a organização espacial e regional da atividade de transporte rodoviário de passageiros na Amazônia. No



entanto, a observação do aprofundamento das práticas de transporte informais - um sistema paralelo ao convencional e regular - motivou a elaboração deste texto como uma continuidade das análises sobre a dinâmica do transporte de passageiros iniciadas na pesquisa de doutorado.

Essa modalidade não se enquadra no serviço de táxi intermunicipal ou interestadual, como ocorre nos estados de Rondônia e Acre, mas sim em um circuito baseado na inserção gradual de motoristas e veículos conforme a demanda.

## **O transporte rodoviário de passageiros na rodovia Manaus-Porto Velho**

O transporte rodoviário de passageiros foi sendo estabelecido no Brasil à medida que a malha rodoviária se expandia, conectando lugares, cidades, vilas e frações territoriais que foram sendo incorporadas às dinâmicas econômicas. Inicialmente, caminhões, caminhões adaptados, ônibus com carroceria de madeira e jardineiras desempenharam um papel fundamental no transporte de pessoas, encomendas e informações, constituindo, desde os primórdios dessa atividade, um serviço essencial para conectar por meio dos fluxos os diversos lugares.

A expansão da malha rodoviária, que constitui uma das bases para a existência das operações de transporte rodoviário de passageiros, apresentou um avanço substancial a partir da década de 1950. Esse avanço foi impulsionado por uma manobra geopolítica que envolveu a mudança da capital federal e a articulação territorial dessa nova capital com as demais capitais estaduais do país. Nesse primeiro momento, no início da década de 1960, cidades como Porto Velho e Belém passaram a ser conectadas a Brasília por caminhos de “terra batida”.

Ainda no governo de Juscelino Kubitschek, foram realizados levantamentos técnicos de topografia e aerolevantamentos para viabilizar a ligação Brasília-Acre até Manaus, por meio de um ramal que conectaria Porto Velho à capital amazonense. O levantamento realizado em 1960 identificou que, no interflúvio dos rios Madeira e Purus, havia extensas áreas baixas (planícies), o que demandaria mais de 300 quilômetros de aterros e a necessidade de transpor vários cursos d’água. Esses fatores tornaram o projeto inviável naquele momento.

Apesar dessa inviabilidade inicial, a “Operação Amazônia”, desencadeada em 1966 em um novo contexto político e geopolítico, priorizou a expansão rodoviária na região como instrumento de reorganização territorial e regional. Essa estratégia foi pautada na construção de ligações que não obedeciam aos padrões de circulação e direção dos rios. Nesse período, o



planejamento nacional para a Amazônia seguiu princípios geopolíticos clássicos de integração e fortalecimento da coesão territorial, visando fins de defesa, segurança e expansão das atividades econômicas. Essa estratégia tinha o propósito de assegurar a posse do território (ocupação e integração dentro de um contexto de mundo bipolar) e reduzir as pressões por terra nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste do país.

No contexto desencadeado pela “Operação Amazônia”, ocorre a retomada da política de expansão rodoviária na região, inicialmente com três projetos principais. O primeiro foi a manutenção e expansão da ligação Brasília-Acre, incluindo a construção do trecho Porto Velho-Abunã, que substituiu a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) a partir de 1972, além dos segmentos Abunã-Rio Branco e, posteriormente, Rio Branco-Cruzeiro do Sul. Outros eixos de integração envolveram as ligações Manaus-Caracará-Boa Vista e Marco do BV-8 (atual cidade de Pacaraima), com obras iniciadas pelo DER-AM (Departamento Estadual de Rodagem do Amazonas) por meio da construtora CIB em 1967. No ano seguinte, em junho de 1968, teve início a construção da ligação Manaus-Porto Velho, dividida em dois lotes e executada exclusivamente pela Andrade Gutierrez (Oliveira Neto, 2020).

A rodovia BR-319 reaparece no cenário político a partir de 1966 como um eixo estratégico de integração territorial, articulando-se com a ligação Manaus-Boa Vista e possibilitando o acesso às fronteiras com a Venezuela e a Guiana. Esta última era uma região de disputa territorial no início do século XX e de conflitos e revoltas em 1966.

A opção pela integração territorial via rodovias não se baseou apenas no *lobby* da indústria automobilística, que se instalou no Brasil a partir da década de 1950, mas também na viabilidade de investimentos graduais nesse modal. Em cada fase — construção, precariedade e consolidação — as rodovias já permitiam fluxos de transporte, ao contrário de outros modais, como o ferroviário e o aéreo, que exigiam maior infraestrutura inicial para permitir os fluxos entre os lugares. Além disso, rodovias associadas a veículos como ônibus e caminhões, por serem objetos móveis de alta flexibilidade, não dependiam de uma estrutura material altamente tecnificada para operar, o que tornava os investimentos necessários relativamente menores. Assim, as rodovias foram concebidas como vetores para acelerar a ocupação da Amazônia, pautada nas dinâmicas capitalistas de apropriação e uso das margens do território.





Com as obras iniciadas em junho de 1968, o percurso inicial entre Humaitá e Porto Velho foi o primeiro segmento a contar com linhas de transporte interestadual com viagens regulares a partir de 1971. Já o trecho entre Humaitá e Manaus teve suas primeiras viagens de automóveis somente em novembro de 1972, quando as duas frentes de serviço se encontraram, estabelecendo uma conectividade terrestre ainda precária. A partir de junho de 1973, iniciaram-se as primeiras viagens de ônibus e o transporte de cargas entre Porto Velho, Humaitá e Manaus (Oliveira Neto, 2020; 2024).

A ligação rodoviária consolidou um imaginário geopolítico centrado na integração territorial, pautada na expansão do sistema de transporte, atendendo aos interesses do estamento militar e estatal. Paralelamente, a proposta da conexão terrestre adquiriu outros significados, associados à ideia de “liberdade”, conectividade e acesso aos demais estados e cidades da rede urbana nacional.

**Figura 1.** Rodovia BR-319: descerramento da placa alusiva a chegada das duas frentes de obras em 8 de novembro de 1972; b) local onde a placa foi cravada; c) barcaça Ariramba do DER-AM transportando os veículos que cruzaram o percurso Humaitá-Manaus; d) automóvel que fez a primeira viagem entre Humaitá e Manaus.



Fonte: acervo de Andrade Gutierrez e João Monteiro. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

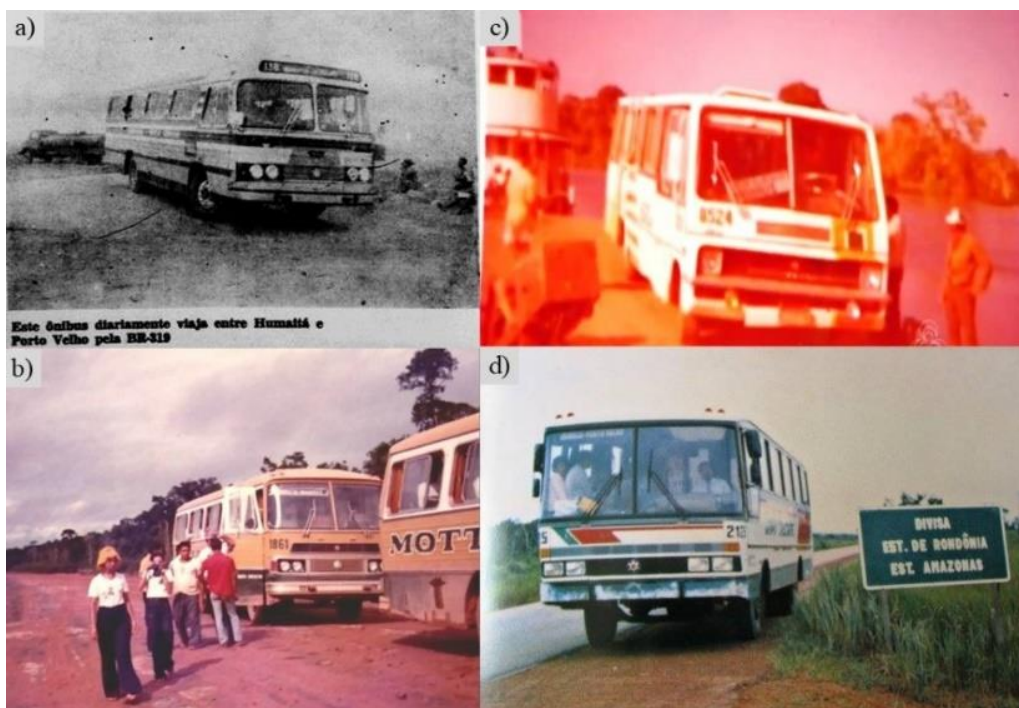
Somente em 14 de janeiro de 1976, a rodovia foi aberta ao trânsito de automóveis, picapes, micro-ônibus e caminhões com peso limitado a quatro toneladas por eixo. Essa restrição ocorreu devido às características do terreno alagadiço onde a rodovia foi construída, com mais



de 300 quilômetros sobre aterros periodicamente submersos e sem a presença de material pétreo na base e sub-base. Para aumentar a durabilidade da estrada diante dessas condições técnicas, foram empregadas técnicas de solo-cimento e aplicada uma camada asfáltica de 5 cm a 15 cm. Na época, a rodovia ainda passava por aprimoramentos técnicos, conforme registrado na placa de inauguração descerrada em 27 de março de 1976.

No percurso Humaitá-Porto Velho, foram realizadas viagens interestaduais utilizando ônibus de padrão convencional. Em 1973, ocorreram viagens experimentais para demonstrar a integração territorial estabelecida (figura 1b). No entanto, em 1976, ano da inauguração oficial, as restrições de peso dos veículos limitaram a operação das viações, permitindo apenas o uso de micro-ônibus, como no caso das empresas Soltur, Andorinha e Motta (figura 1c).

**Figura 2.** Ônibus na rodovia BR-319: a) ônibus da linha Porto Velho-Humaitá em 1973; b) ônibus da viação Motta da primeira viagem entre Humaitá e Manaus em junho de 1973; c) micro-ônibus da Soltur da linha Manaus-Porto Velho; d) ônibus do grupo Eucatur da linha Manaus-Porto Velho.



Fonte: A Crítica 1973, Mauro Cherobim, Eucatur. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

Devido às limitações técnicas dos veículos de menor porte, como a ausência de toaletes e a falta de ar-condicionado, a partir de 1979 houve um movimento político no estado do Amazonas solicitando o aumento da capacidade de peso por eixo dos veículos (Oliveira Neto, 2024).



O objetivo era permitir a utilização de ônibus convencionais (figura 1d) e viabilizar a passagem de caminhões e carretas pela rodovia.

A atividade de transporte rodoviário de passageiros regular ao longo da rodovia BR-319 contou com a participação de diversas viações nacionais e regionais, que, ao longo de cinco décadas, estabeleceram diferentes percursos e períodos de operação. Essa dinâmica é sintetizada no quadro 1, que também apresenta uma periodização da atividade em dois momentos principais: o primeiro, desde a inauguração da rodovia até a paralisação completa dos serviços no final da década de 1990; e o segundo, marcado pelo retorno das atividades de transporte após a realização das obras de manutenção.

**Quadro 1.** Percurso e os diferentes períodos de atuação das empresas de transportes.

	<b>Percurso</b>	<b>Viação</b>	<b>Período</b>
Primeiro período de atividades de 1971-1989 e ocasionalmente em 1990 e 1999	Manaus-Humaitá	Motta, Andorinha e Soltur	1976-1980
	Manaus-Humaitá	Eucatur e Marlin	1980-1989 1994 e 1999
	Humaitá-Porto Velho	Rápido Rondônia	1971-1975
	Humaitá-Porto Velho	Motta e Andorinha	1975-1980
	Manaus-Porto Velho	Motta e Andorinha	1976-1980
	Manaus-Porto Velho	Eucatur/Andorinha	1980-1989
	Manaus-Careiro	Soltur	1975-1980
	Manaus-Careiro	Marlin e Aruanã	1990-Presente
	Manaus-Manicoré	Andorinha	1982-1989
	Manaus-Lábrea	Sem informação	1978-1989
Segundo período de atividades após setembro de 2015	Manaus-Humaitá	Aruanã (atual Transamazônica), Eucatur, Siqueira Tur, Amatur	2015-presente
	Manaus-Lábrea	Aruanã (atual Transamazônica), Amatur	2015-presente
		WR Transportes, Transcoop	Paralisada
	Manaus-Porto Velho	Eucatur, Amatur e TransBrasil	2015-presente
	Manaus-Apuí*	Amatur	2018-2019
	Manaus-Manicoré*	Aruanã	2015-2018
	Porto Velho-Lábrea	Trans Lábrea, Amatur, Eucatur	Sem informação

\* Serviço Suspenso na AM-364. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

A rodovia BR-319 passou por um processo de perda de densidade técnica entre as décadas de 1980 e 1990, associado a fatores como o baixo investimento em manutenção, o aumento da capacidade de carga e a retirada de pavimentação sem a devida substituição. Esses elementos resultaram na transformação de um corredor pioneiro de transporte, plenamente es-





truturado com pavimentação e rede de serviços estabelecida — incluindo três postos de combustíveis e lanchonetes —, em um sistema de resistência ao movimento. Essa desestruturação não afetou apenas a via em si, com a perda de parte da pavimentação, mas também impactou diversos arranjos espaciais vinculados aos serviços de transporte regular de passageiros, ao escoamento de cargas da produção rural ao longo da rodovia, ao fechamento de estabelecimentos comerciais como postos de combustíveis (a partir de 1986) e restaurantes, além do abandono de residências, sítios e fazendas localizadas ao longo do trajeto.

A alternância entre estruturação e desestruturação entre as décadas de 1970 e 1980 representa um fenômeno singular. Em geral, uma rodovia que inaugurada consolidada com pavimentação tende a ter seus fluxos e serviços ampliados ao longo do tempo. Ao longo desse processo, costuma-se observar uma transição: de um período inicial de percursos difíceis, com adversidades como a formação de atoleiros e necessidade de pontos de apoio (restaurantes, bares, borracharias e prostíbulos locais), para uma fase de consolidação, na qual a melhoria das condições de tráfego reduz o tempo de viagem e pode levar ao desaparecimento ou à reconfiguração desses pontos de serviço. No caso da BR-319, porém, a principal marca deixada na paisagem foi o abandono.

A precariedade da rodovia na década de 1980 limitou os fluxos rodoviários, especialmente a continuidade dos serviços de transporte coletivo. Três problemas principais surgiram: o aumento do tempo de viagem, sem previsão exata de chegada devido às más condições da estrada; a interrupção das viagens por vários dias, semanas ou até meses, deixando a população sem o serviço devido aos danos nos veículos e à excessiva duração dos percursos; e a paralisação das viagens no meio do trajeto devido a obstruções, tombamentos e atolamentos de ônibus.

Mesmo com as dificuldades crescentes a partir de 1985, a rodovia manteve fluxos relativamente densos até 1989, ainda que de forma sazonal, concentrando-se entre os meses de junho e dezembro. A formação de obstáculos como atoleiros, quedas de aterros e pontes em condições precárias representava riscos constantes para motoristas e passageiros. No entanto, no final de 1989, a empresa responsável pela manutenção da rodovia deixou de operar, e os trechos destruídos e sem reparos passaram a ser cada vez menos utilizados. A partir de 1990, os ônibus intermunicipais e interestaduais realizaram apenas três viagens no ano, com períodos em que o serviço deixou de ser oferecido por completo. Restaram apenas deslocamentos em





automóveis, que levavam entre dois e cinco dias para percorrer o trecho entre Humaitá e Manaus.

**Figura 3.** Viagens na década de 1980: a) ônibus da viação Andorinha parcialmente danificado; b) ônibus da viação Serra Azul atolado; c) Ônibus atolado no percurso Manaus-Manicoré; d) ônibus da viação andorinha atolado.

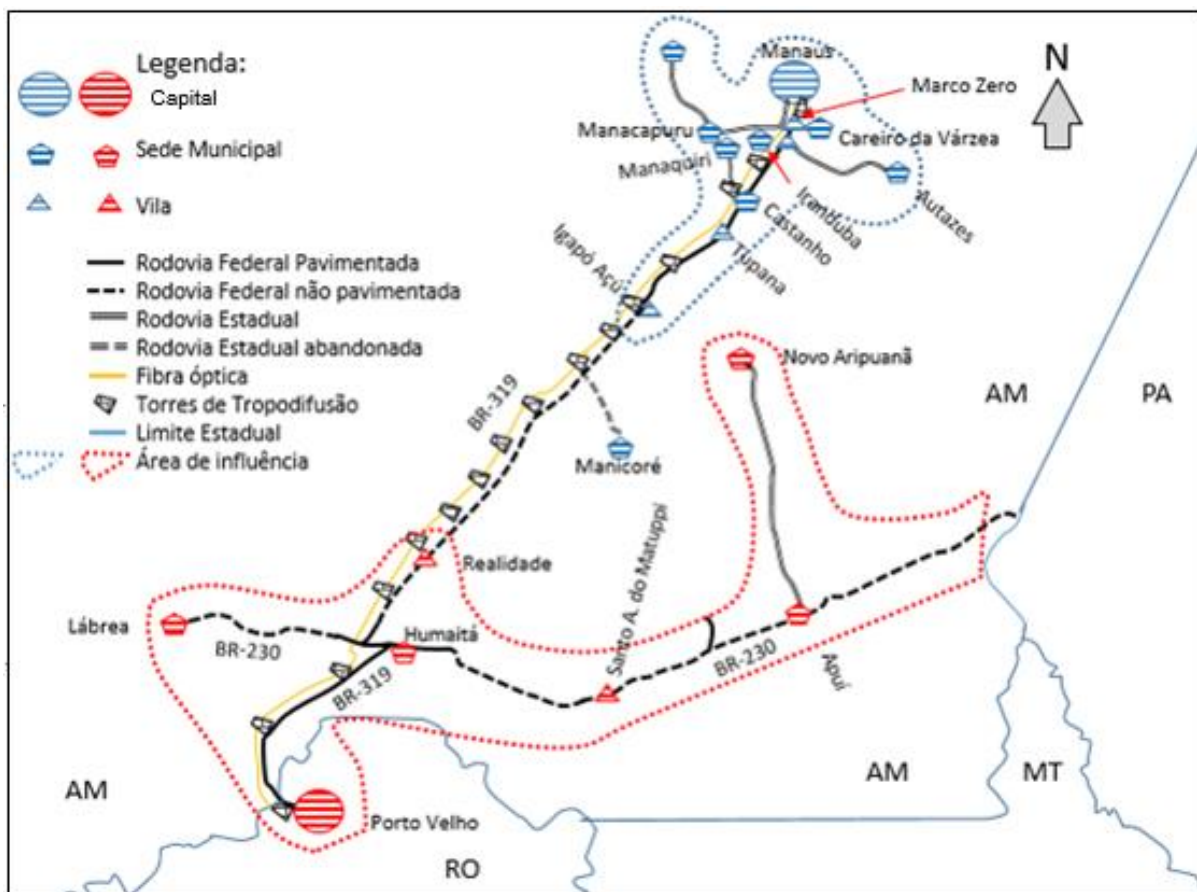


Fonte: Celso Leme; Acervo AAD. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

Devido à precariedade infraestrutural da rodovia, resultado das características técnicas de sua construção, do aumento da capacidade de carga permitida, da ausência de manutenções, da retirada de pavimentação e da redução do orçamento público para expansão e manutenção da malha rodoviária na década de 1980, a BR-319 tornou-se um objeto geográfico de alta viscosidade e baixa fluidez territorial. Como consequência, os fluxos da rede urbana, que antes conectavam cidades, distritos e vilas do sul do Amazonas a Manaus, passaram a ocorrer de forma contínua apenas entre esses locais e a capital amazonense. Essa reconfiguração impactou a circulação de passageiros e o acesso a serviços básicos e ao comércio, estabelecendo Porto Velho como o principal nó da rede urbana para essas interações. Já as conexões com Manaus passaram a ser predominantemente realizadas por meio de transportes fluviais e aéreos, especialmente por empresas locais de táxi-aéreo.



**Figura 4.** Diagrama demonstrando área de influência da capital do Amazonas e de Rondonia ao longo do modal rodoviário da BR-319 e BR-230.



Fonte: Organizado pelo autor (sem escala).

Mesmo em condições precárias, ainda ocorreram viagens de ônibus em 1998 e 2000 pela viação Eucatur, além da circulação de veículos do tipo Kombi entre Manaus, Humaitá e Lábrea. No período mencionado manteve-se a operação de um sistema formal e de um circuito informal na porção norte da rodovia, com o uso de automóveis e micro-ônibus entre Vila do Careiro, cidade do Castanho e Autazes.





**Figura 5.** Transporte de passageiros: a) ônibus realizando viagem Manaus-Porto Velho por volta de 1998; b) ônibus da linha Porto Velho-Humaitá; c) kombi realizando a viagem no percurso Norte da rodovia; d) micro-ônibus do percurso vila do Tupanã-Careiro-Porto do Careiro.



Imagens: Eucatur; AAD, do autor em 2014. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

Com a reativação dos fluxos em caráter precário em outubro de 2015, foram restabelecidos os elos da rede urbana amazônica, conectando os lugares por meio dos fluxos rodoviários entre Manaus e as cidades do Sul do Amazonas (Lábrea, Humaitá, distrito de Realidade, Santo Antônio do Matupi, Apuí e o distrito de Sucunduri), além da cidade de Porto Velho, em Rondônia. Essa reativação levou à reorganização dos fluxos entre os lugares, resultando no aumento da frequência das viagens. Ao longo da década de 2015 a 2025, o serviço, que inicialmente contava com apenas três saídas semanais, passou a operar diariamente, muitas vezes com dois, três ou até quatro ônibus partindo simultaneamente de Manaus ou Humaitá<sup>2</sup>.

As adversidades da rodovia e a necessidade de continuidade do serviço para atender a demanda da sociedade, conforme previsto nos contratos de concessão e autorizações precárias, aliadas à busca das empresas pela geração de receita em caixa, levaram as viações a empregar veículos com características singulares no transporte rodoviário. Esses veículos, fabricados por

<sup>2</sup> Ônibus das viações Amatur, Eucatur e Siqueira Tur das linhas Manaus-Humaitá, Manaus-Lábrea e Manaus-Porto Velho na versão convencional e leito-cama.

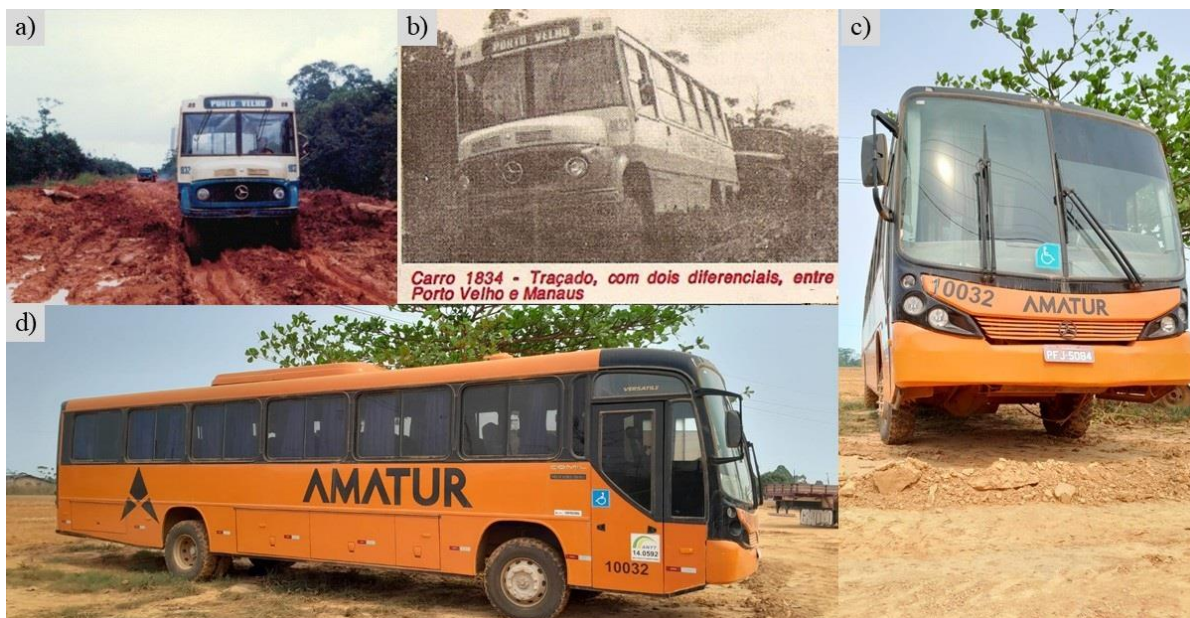


encarroçadoras, passaram por adaptações realizadas em oficinas autorizadas e nas próprias vias, visando a incorporação de novos atributos técnicos que garantissem a superação dos obstáculos da rodovia e a continuidade dos serviços e das receitas das viagens.

Os veículos empregados nas viagens possuem motorização dianteira, suspensão metálica e bagageiro de tamanho reduzido em comparação aos tradicionais ônibus rodoviários utilizados em rodovias pavimentadas. No entanto, essas características técnicas, por si só, não são suficientes para garantir a operação na BR-319. Por isso, um conjunto de adaptações é implementado para tornar os ônibus capazes de superar os desafios da rodovia.

Entre as modificações realizadas, destacam-se a substituição dos parafusos originais por outros de maior resistência, a adoção de calços na suspensão para aumentar a altura da carroceria em relação ao solo (resultando nos chamados "*ônibus minissaia*"), a instalação de proteção metálica na grade do radiador, a adição de um guincho hidráulico acionado mecanicamente pela caixa de marchas e, em alguns casos, a conversão de ônibus convencionais com tração 4x2 em veículos 4x4 (figura 6).

**Figura 6.** Ônibus 4x4 na rodovia BR-319 ontem e hoje: a) e b) que realizaram as viagens na segunda metade da década de 1980 do grupo Eucatur; c) e d) ônibus reserva com chassi 4x4 da viação Amatur.



Imagens: Eucatur e imagens do autor em setembro de 2024.





Desde 1976, foi estabelecido um circuito informal e paralelo de transporte de passageiros, operado com o uso de automóveis e ônibus. Inicialmente, esse sistema funcionava em circuito aberto de fretamento.

## **Circuito paralelo: do transporte de Kombis para Picapes**

Neste artigo, optamos por não usar as expressões "sistema clandestino" ou "irregular", pois essas terminologias carregam preconceitos que dificultam a compreensão da complexidade desses circuitos. Essas operações, que conectam e transportam pessoas entre diferentes lugares, merecem ser analisadas sem o uso de termos pejorativos ou de julgamento. Além disso, escolhemos não utilizar as denominações de transporte tradicional (como "Kombis" e "picapes") ou superior (como "viações"), pois, conforme argumentado por Santos (1977), essas terminologias carregam estereótipos que mascaram as contradições e não revelam a realidade concreta dos serviços.

Diante disso, optamos por usar a terminologia de "sistemas formais e circuitos informais", como proposta por Santos (2020) ao analisar os sistemas de transporte de passageiros urbanos em cidades como Manaus e Belém. Embora esses sistemas sejam distintos das operações rodoviárias, é importante destacar que ambos os tipos de serviço correspondem por um conjunto de operações que podem ser analisadas sem a necessidade de termos estigmatizantes.

No caso da rodovia BR-319, é importante mencionar que, logo no primeiro momento de funcionamento experimental, surgiram serviços paralelos de transporte operados por empresas de Manaus, utilizando ônibus próprios e veículos do tipo Kombi. Esses serviços foram realizados em caráter de fretamento, atendendo à demanda existente em função da nova rodovia (Oliveira Neto, 2024), da ligação entre uma cidade com parque industrial em Manaus e da transformação acelerada do estado de Rondônia (Théry, [1976] 2012). Desde a década de 1970, coexistem um sistema formal de transporte e um circuito informal que opera com o uso de picapes, kombis, micro-ônibus e ônibus de proprietários locais.

O transporte rodoviário de passageiros é um sistema de movimento complexo, que envolve diversos atores, organização espacial, estrutura regulatória, rodoviárias, etc. Já o conceito de circuito paralelo ou informal refere-se a um conjunto de fluxos operando em um eixo ou percurso específico, fora da estrutura regulatória formal.



O circuito paralelo mencionado neste artigo refere-se a operações de transporte de passageiros que não estão diretamente vinculadas às estruturas regulatórias estabelecidas pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas (ARSEPAM) para os deslocamentos intermunicipais, nem pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para os deslocamentos interestaduais e internacionais. Esses circuitos paralelos não devem ser confundidos com os circuitos informais analisados por Santos (2019; 2020) no contexto urbano, mas podem ser compreendidos de maneira similar, considerando suas configurações e as dinâmicas espaciais.

No caso da rodovia BR-319, é possível categorizar as operações informais em três tipos de circuitos paralelos:

- Circuito paralelo kombeiro (CPK): Refere-se ao transporte de pessoas e encomendas em veículos do tipo Kombi, com viagens realizadas de maneira precária. Esse circuito quase desapareceu com as melhorias infraestruturais e o retorno das atividades das viagens após 2015.
- Circuito paralelo picapeiro (CPP): Corresponde ao transporte de pessoas e encomendas em picapes dos modelos Hilux (Toyota), L200 (Mitsubishi), Ranger, F150 e F250 (Ford), com sistemas de tração 4x4, predominando o uso de veículos adaptados para superar os obstáculos da rodovia.
- Circuito paralelo em ônibus (CPO): Esse circuito ocorreu em vários momentos históricos da rodovia, desde a sua abertura em 1976, passando pela década de 1990, com percursos realizados entre o Piquiá (km 500), Realidade e Humaitá, e continuando até 2015, quando empresas familiares passaram a operar viagens regulares entre Manaus, Humaitá e Lábrea.

Esses sistemas paralelos<sup>3</sup> representam a adaptação das operações informais frente à precariedade e desafios da infraestrutura rodoviária da BR-319, mantendo fluxos essenciais de transporte entre os lugares conectados.

Dentro desse contexto, é importante destacar que atividades iniciadas de forma informal, com um ou dois ônibus inicialmente, podem se tornar formais ao longo dos anos<sup>4</sup>, como ocorreu

---

<sup>3</sup> Em inglês essas tipologias podem ser denominadas de: *Parallel Van Circuit* (PVC); *Parallel Pickup Circuit* (PPC); *Parallel Bus Circuit* (PBC).

<sup>4</sup> Vale mencionar que viagens tradicionais que operam no Brasil iniciaram suas atividades com um ou dois ônibus.



com a empresa Siqueira Tur, originária de Humaitá, que passou a operar viagens regulares entre Manaus e Humaitá desde 2015.

Na rodovia BR-319, o primeiro indicativo de um circuito paralelo registrado data de 1976 (Oliveira Neto, 2024), quando empresas de locação de veículos começaram a operar no regime de fretamento, tanto em circuito aberto quanto fechado, entre Manaus, Humaitá e Porto Velho. Inicialmente, o transporte de passageiros ocorria entre Manaus, Humaitá e Porto Velho, e, a partir de julho de 1978, passou a incluir o trajeto entre Manaus, Humaitá e Lábrea, utilizando veículos do modelo Kombi. Esses empresários locais conseguiram manter as viagens por décadas, mesmo durante o período em que a rodovia esteve praticamente sem tráfego, com mais de 400 km sem condições de circulação entre 1989 e 2015.

**Figura 7.** Transporte informal na rodovia BR-319: a) ônibus do percurso Piquia-Realidade-Humaitá; b) travessia de área com erosão; c) kombi fazendo a travessia de rio em ponte de madeira; d) micro-ônibus atolado no percurso Piquia-Realidade.



Fonte: AAD-BR-319; Alta Resolução. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

Esse sistema mencionado opera em uma estrutura que difere do sistema regular de transporte em ônibus das viagens, pois, nas operações regulares, os locais de início e fim das viagens estão dentro de uma estrutura normativa e ocorrem entre terminais rodoviários. Já nos sistemas



de fretamento em regime aberto, os locais de início das viagens são múltiplos, frequentemente começando na residência dos passageiros ou em estabelecimentos comerciais.

Os circuitos paralelos apresentam duas questões importantes: primeiramente, correspondem a um serviço sem regulamentação, muitas vezes operando de maneira precária e sem a segurança necessária para o transporte de pessoas entre os lugares. Por outro lado, essa modalidade manteve operações em períodos em que as viações haviam parado com as viagens intermunicipais e interestaduais, continuando a transportar passageiros, principalmente em ônibus e automóveis, como as picapes. A disputa entre empresários proprietários das viações e os responsáveis pelas viagens em circuito de fretamento aberto se intensificou, sendo os primeiros vistos como uma ameaça à redução da renda das empresas.

Em escala nacional, nos últimos 10 anos, houve uma série de transformações no transporte rodoviário de passageiros, com o ingresso de novos atores e operações que envolvem cada vez mais a mediação técnica e a terceirização, como os sistemas híbridos, como o caso da Buser, que articula empresas de tecnologia e viações operantes, como a Flixbus no Brasil. Empresas também passaram a estabelecer grandes percursos e operar apenas com liminares na justiça, como o caso da viação TransBrasil (TCB). Além disso, houve uma liberalização no setor regular, com a permissão e o ingresso de novas empresas no sistema e o fim do coeficiente tarifário que regulava os valores das passagens e coibia práticas de concorrência ruinosa.

Esse contexto nacional também revela um aprofundamento relacionado ao aumento de sistemas informacionais operando nos deslocamentos intermunicipais e interestaduais, resultado das crises econômicas dos últimos 10 anos (aprofundamento da crise de acumulação), da busca por estabelecer atividades com rendimentos e do uso de veículos disponíveis, além da baixa fiscalização em rodovias e terminais rodoviários.

Atualmente, os circuitos informais organizam-se territorialmente com o uso de plataformas digitais de comunicação, como grupos de *WhatsApp*. Além disso, inseriram elementos técnicos em seus automóveis para permitir conectividade durante as viagens, oferecendo *internet* e reduzindo o tempo de deslocamento em comparação com os ônibus das viações que operam as "linhas" entre Manaus e o Sul do Amazonas.





No levantamento realizado nas redes sociais entre outubro de 2024 e fevereiro de 2025, foram identificados 10 nomes diferentes de motoristas e 12 cartazes digitais anunciando viagens em automóveis 4x4 entre Manaus, Porto Velho e outras localidades (figura 8).

O oferecimento de meios de comunicação foi um diferencial nas viagens, pois, devido ao processo de ocupação e formação territorial, com apenas duas cidades estabelecidas—Humaitá e Careiro—além de vilas e um distrito denominado Realidade, o território corresponde a uma ocupação de baixa densidade demográfica e técnica, espaçada por centenas de quilômetros. Com apenas torres de telecomunicações do sistema de micro-ondas da Empresa Embratel localizadas a cada 40 km (Oliveira Neto, 2015), praticamente inexistem sistemas de comunicação eficientes em um trecho de aproximadamente 500 km. Em decorrência dessa precariedade de comunicação e de acesso à *internet*, empresários locais passaram a equipar os automóveis com dispositivos de captação e retransmissão de sinais, permitindo que os passageiros usassem *smartphones* ao longo das viagens. Isso rompeu com a lógica de acesso à *internet*, que anteriormente só era possível quando se chegava às proximidades das cidades, momento em que os aparelhos começavam a vibrar e emitir sinais sonoros indicando a chegada de mensagens e ligações. Agora, passou a haver continuidade na comunicação, apesar da descontinuidade dos sinais das operadoras e das áreas urbanas ao longo da rodovia.

Figura 8. Cartazes de divulgação virtual dos serviços de transporte ao longo da rodovia.



Organizador: Thiago Oliveira Neto.



Esse avanço técnico teve alguns objetivos e funções que podem ser elencados como: a) possibilitar a comunicação em tempo real para relatar as condições da rodovia e solicitar ajuda em caso de sinistros; b) permitir trocas comerciais, compras e vendas remotamente por meio de aplicativos financeiros e de comercialização de produtos; c) possibilitar maior monitoramento das viagens e das pessoas. Ou seja, mesmo em uma fração territorial de baixa densidade técnica, as viagens possibilitam conectividade e a continuidade do exercício de atividades essencialmente urbanas, vinculadas às dinâmicas de circulação de dados e informações.

A partir de 2024, identificou-se que uma das viações que opera viagens intermunicipais e interestaduais passou a equipar seus ônibus com sistemas de internet via satélite. Isso se tornou mais um serviço oferecido dentro do coletivo, permitindo o estabelecimento de comunicação entre os passageiros, motoristas, familiares e empresas, além de ampliar a concorrência entre o sistema formal (viações) e o informal (picapes).

Esse uso corresponde a uma organização que, embora ocorra à margem da regulação oficial, emprega elementos técnicos informacionais para propiciar comunicações e oferecer viagens ao "mercado" local. Os circuitos informais, embora não regulados formalmente, possuem alta carga técnica e são, também, sistemas informacionais fundamentais para sua operação no período atual, utilizando grupos de comunicação no *WhatsApp* e serviços a bordo com *internet* via satélite.

## Os conflitos e as tensões

A modalidade de transporte informal apresenta maior capilaridade do que o sistema de fretamento em ônibus mediado por tecnologia, pois o ônibus tende a transportar passageiros entre dois lugares específicos. No caso dos veículos informais, essa capilaridade é ampliada, pois eles transportam passageiros de uma residência a outra, ao contrário dos ônibus, que operam a partir de pontos de apoio como postos de combustíveis, estacionamentos de *shoppings*, etc.

Charles L. Wright (1982) já destacava as tensões existentes entre o transporte coletivo interestadual e o sistema de fretamento. O primeiro grupo de empresários sempre via o segundo, composto majoritariamente por pequenas empresas com poucos ônibus, como uma ameaça às operações regulares, pois reduzia a renda das viações tradicionais. Esse aspecto se manifesta de



forma contundente nas operações informais entre cidades, que não possuem autorização para fretamento nem operação regular.

O embate entre os atores e a forma de organização espacial das atividades pode resultar em arranjos específicos que, ao longo de anos de operação, provocam uma redução na circulação de passageiros nas linhas autorizadas pela agência reguladora. Um exemplo disso ocorreu na ligação entre o porto do Careiro da Várzea (BR-319) e a cidade de Autazes, que possuía uma linha intermunicipal, mas foi suprimida devido à concorrência com as cooperativas e sistemas informais, que capturaram todo o mercado com o uso de veículos menores, como micro-ônibus, e pela maior quantidade de horários de saída devido à menor capacidade de transporte dos veículos utilizados.

As tensões e conflitos se manifestam enquanto exercício do processo de acumulação e da garantia da continuidade desse movimento, com o papel do Estado sendo acionado para fiscalizar quando ocorrem ações de grupos que atuam em regime de concorrência ao sistema tutelado pelo próprio Estado por meio das operações das viagens via autorizações precárias. Dessa forma, o Estado, como figura central no transporte, cria um sistema normativo para manter e garantir o oferecimento dos serviços, ao mesmo tempo em que essa regulamentação assegura a rentabilidade e a manutenção da acumulação de lucros.

O Estado, como regulador da atividade de transporte de passageiros, mantém-se presente, mesmo com as mudanças nas perspectivas mais liberalizantes e a penetração de outros atores no setor de transportes. A regulação existente se impõe e se manifesta por meio das ações das agências reguladoras com fiscalizações, impondo regras e, eventualmente, paralisando as operações informais, mesmo que por períodos curtos.

A estrutura precária, a existência de um mercado cativo com poucos horários de saída dos ônibus, a baixa fiscalização e as flexibilizações (em que qualquer pessoa pode operar e ser motorista transportando passageiros em regime flexível) tornam o ambiente favorável à inserção de atores em uma estrutura essencialmente informal e informacional.

Por outro lado, tensões e conflitos manifestam-se em alguns locais, como no caso publicado em julho de 2024:



O transporte de passageiros intermunicipal e/ou interestadual por táxis ou aplicativo é proibido por lei, segundo a resolução 4.777 da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres – que regulamenta a prestação de serviços de transporte coletivo interestadual. O serviço é uma alternativa em Humaitá, e em muitas cidades brasileiras, e não vinha sendo fiscalizado. Esta semana a ANTT, iniciou uma fiscalização, inclusive com apreensão de um veículo (táxi) de Humaitá, próximo a ponte de Porto Velho na terça-feira, 9, e multa superior a R\$ 7 mil por transporte ilegal de passageiros. A fiscalização foi intensificada, e os motoristas (taxistas e aplicativos) ficaram apreensivos já que a ANTT está realizando fiscalização em diversos trechos da BR entre Humaitá e Porto Velho e da capital rondoniense para Rio Branco. De acordo com os taxistas mais de 200 pessoas entre taxistas e motoristas de aplicativos trabalham com o transporte de passageiros entre Porto Velho e Humaitá e Humaitá/Porto Velho. A fiscalização forçou a mobilização dos profissionais do volante que atuam neste trecho há anos a fazer uma manifestação para dar visibilidade ao problema. Desde a manhã desta quinta-feira, 11, ônibus da empresa Amatur estão sendo impedidos de sair da rodoviária de Humaitá no horário determinado. O protesto pacífico atrasa a partida do ônibus em até duas horas. De acordo com os taxistas a empresa é responsável pela denúncia junto à ANTT (Souza, 11/07/2024).

A eclosão de conflitos (figura 9) manifesta-se principalmente por meio da realização de operações de fiscalização, que resultam na aplicação de multas e na paralisação das atividades dos circuitos informais de transporte de passageiros. Esse fenômeno ocorre de maneira mais evidente durante os momentos de fiscalização, pois, ao longo da rodovia, a passagem dos ônibus e automóveis não gera manifestações visíveis desses conflitos no cotidiano das viagens.

A manifestação espacial dos serviços de transporte de passageiros informais e informacionais ocorre e se aprofunda dentro de um contexto de enfraquecimento do Estado em sua atuação fiscalizatória, crise econômica e busca por investimentos que gerem retorno imediato com os veículos existentes de proprietários particulares. Além disso, existe um mercado cativo não atendido pela falta de capilaridade do sistema atual e demandas que necessitam de horários flexíveis, os quais não correspondem à lógica formal de horários fixos de saída dos veículos das rodoviárias.

A proibição da atividade por parte de entes estatais tensiona os atores que operam nos circuitos formais e informais. Em um primeiro momento, há a paralisação, aplicação de multas e interrupção das operações. No entanto, essa ação, embora temporária, desencadeia reações desses atores coibidos, visto que a organização das operações informais é essencialmente informacional. Existe uma articulação em rede desses atores, que frequentemente se organizam em movimentos e manifestações no espaço político, expressando a necessidade de trabalhar, o que gera o choque entre os atores informais e formais.





**Figura 9.** Esquema da estrutura de organização da regulação e dos sistemas formais e informais.



Fonte: Notícias da Amazônia. Organizador: Thiago Oliveira Neto.

Dentro de um contexto histórico do presente, identificou-se, por meio de trabalhos de campo, que o retorno da trafegabilidade na rodovia BR-319 no "trecho do meio", a partir de outubro de 2015, propiciou a inserção da modalidade de transporte CPP, que inicialmente se concentrou no percurso Manaus-Distrito de Democracia/Manicoré, competindo com a linha de ônibus intermunicipal. As viagens em picapes se ampliaram entre 2017 e 2020, até que o percurso de 84 km entre o distrito mencionado e a rodovia BR-319 (localidade de Hevealândia) deixou de receber manutenções anuais, tornando-se intrafegável devido à formação de atoleiros e ao colapso de duas pontes de madeira. Isso resultou na paralisação das viagens de ônibus em



2019 e das picapes em 2020, sem que o sistema regular ou informal de transporte fosse retomado.

Atualmente, observa-se um processo de reestruturação das dinâmicas de transporte e de ocupação ao longo da rodovia BR-319, principalmente no percurso denominado "trecho do meio", que teve seus fluxos oficialmente reestabelecidos a partir de outubro de 2015. Esse processo é marcado por uma sazonalidade nas interrupções dos fluxos de transporte de cargas e passageiros em ônibus entre os meses de fevereiro e maio, entre 2019 e 2021. A partir de 2022, há uma continuidade, embora precária, dos fluxos, relacionada ao aumento da densidade técnica da rodovia, que passou a receber manutenção com agregados, permitindo maior resistência para suportar os fluxos durante períodos de alta precipitação pluviométrica (uso de rachões, brita e areia acima do solo/sub-base). Além disso, as pontes que desabaram no ano de 2022 foram danificadas foram substituídas temporariamente por balsas. Houve também a inserção de elementos técnicos mecânicos e informacionais nos veículos para permitir que superem os obstáculos e mantenham conectividade com as cidades ao longo das viagens.

Essa reestruturação também envolve dinâmicas territoriais vinculadas aos avanços das frentes pioneiras no Sul do Amazonas, como mencionam Castro de Jesus *et al.* (2023) e Oliveira Neto (2024). A expansão das atividades econômicas está diretamente relacionada aos fluxos estabelecidos e à densidade desses fluxos, assim como às interações e conexões formadas por meio das linhas intermunicipais, interestaduais e inter-regionais formais, além das atividades informais que complementam os deslocamentos mais capilares, envolvendo ramais e caminhos não acessados pelos ônibus convencionais das linhas regulares.

## Considerações finais

O transporte rodoviário de passageiros ao longo da rodovia BR-319 passou por mudanças significativas ao longo de cinco décadas, refletindo a estruturação, desestruturação e o atual movimento de reestruturação da rodovia. Essas transformações envolveram o desaparecimento e a inserção de novas viações, além da continuidade de operações informais, que ganharam novos contornos com a introdução de viagens em picapes com tração nas quatro rodas. Essas operações informais também incorporaram uma carga técnica informacional que permite a conectividade dos viajantes com outras cidades e pessoas.



Apesar da existência de uma estrutura regulatória e de fiscalizações, as atividades informais continuam a operar, assegurando a conectividade entre os lugares, mesmo que ocorram à margem das normas estabelecidas.

A BR-319 é uma rodovia *sui generis* no Brasil, uma vez que sua construção e inauguração ocorreram com pavimentação completa, mas, em apenas uma década, a infraestrutura colapsou quase totalmente. Como consequência, os fluxos rodoviários passaram por mudanças decorrentes das transformações e precariedades da rodovia.

O transporte informal, embora opere à margem da estrutura regulatória e possa apresentar riscos aos passageiros devido à falta de fiscalização, funciona como um sistema complementar ao transporte formal. Esse sistema informal oferece maior capilaridade, flexibilidade e capacidade de transpor obstáculos formados ao longo do leito da rodovia onde a pavimentação deixou de existir. Dessa forma, ele se torna essencial para os usuários, ao mesmo tempo em que representa um desafio para o sistema formal, que vê nessas operações uma ameaça e uma possível perda de clientes (passageiros, encomendas e receitas) para os picapeiros e kombeiros.

Essa dinâmica identificada na rodovia Manaus-Porto Velho não é exclusiva. Outros percursos rodoviários também apresentam sistemas informais, como nos deslocamentos entre Itaituba-Jacareacanga e Manaus-Itacoatiara, entre outros. No entanto, em cada percurso, as condições econômicas e técnicas materializadas nas infraestruturas influenciam e determinam o tipo de automóvel utilizado.

Nos deslocamentos fluviais e rodoviários da Amazônia, surgem novos conteúdos técnicos informacionais, mencionados ao longo do texto, que transformam as relações de comunicação durante as viagens. Agora, a comunicação em tempo real entre motoristas e passageiros com outros lugares é possível por meio de conexão via satélite, superando a limitação anterior de conectividade apenas nas proximidades das cidades e distritos. Essa continuidade espacial da conectividade, mesmo em percursos com escassez de infraestruturas como torres de telefonia, se tornou um elemento de diferenciação, influenciando a escolha dos usuários por determinados serviços ou empresas. Afinal, todos desejam viajar e, ao mesmo tempo, permanecer conectados às suas redes de relações virtuais.



## Referências bibliográficas

- CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas: rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319). **Boletim Paulista de Geografia**, v. 1, n. 108, p. 132-148, 2023. <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/2864>
- OLIVEIRA NETO, Thiago. **O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira**. 2024. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-20082024-093005/>. Acesso em: 29 mar. 2025.
- OLIVEIRA NETO, Thiago. Preâmbulos históricos da rodovia BR-319. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 4, n. 12, p. 06-22, 2020. <https://revista.ioles.com.br/boca/index.php/revista/article/view/16>
- OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia na Amazônia: redes na BR-319. **Acta Geográfica**, v. 9, n. 19, p. 174-191, 2015. <https://revista.ufr.br/actageo/article/view/1963>
- OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, n. 17, p. 229-250, 2017. <http://revistas-cientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3874>
- OLIVEIRA NETO, Thiago; SANTOS, Bruno Candido dos. Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos. **Revista Transporte y Territorio**, n. 24, 2021. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/7607>
- SANTOS, Bruno Candido dos. **Redes geográficas e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**. 2024. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-30082024-125240/>. Acesso em: 29 mar. 2025.
- SANTOS, Gabriel Augusto Nogueira dos. Informal, formal e oficial: a operação do transporte coletivo nos municípios da Região Metropolitana de Belém. **Revista GeoAmazônia**, v. 8, n. 15-16, p. 79-100, 2020. <https://periodicos.ufpa.br/index.php/geoamazonia/article/view/12566/0>
- SANTOS, Milton. Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais. **Boletim Paulista de**





# MARUPIARA

REVISTA CIENTÍFICA DO CENTRO DE ESTUDOS  
SUPERIORES DE PARINTINS

**Geografia**, n. 53, p. 35-60, 1977. <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/boletim-paulista/article/view/1096>

SOUZA, Fabio. Taxistas e motoristas de aplicativos realizam protesto na rodoviária de Humaitá. **Notícias da Amazônia**, 11/07/2024. Disponível em: <https://noticiasdaamazonia.com/2024/07/11/taxistas-e-motoristas-de-aplicativos-realizam-protesto-na-rodoviaria-de-humaita/> Acesso em: 24 de jun. de 2025.

THÉRY, Hervé. **Rondônia: mutações de um território federal na Amazônia federal**. Curitiba: SK Editora, 2012.

WRIGHT, Charles L. A regulamentação econômica dos transportes. **Revista Brasileira de Economia**, v. 36, n. 2, p. 129-160, 1982. <https://periodicos.fgv.br/rbe/article/view/282>

Trabalho apresentado em 29/03/2025

Aprovado em 23/06/2025