

## RODOVIA FEDERAL BR 319: BREVES APONTAMENTOS

Andresa Maria Rodrigues Torres<sup>1</sup>  
 Donizete Cruz Matos<sup>2</sup>  
 Graciene Ribeiro<sup>3</sup>  
 Janio de Oliveira Silva<sup>4</sup>  
 Missilene Rodrigues de Souza<sup>5</sup>  
 Rosane Nunes<sup>6</sup>  
 Tainah Bruna Teixeira de Sousa<sup>7</sup>  
 Warney Pinto Jean<sup>8</sup>

### Resumo

O presente estudo vem focar sobre a Rodovia BR 319, que é uma rodovia federal brasileira de suma importância para região amazônica. O trabalho aborda inicialmente sobre uma breve historicidade das rodovias, fala um pouco das rodovias brasileiras, as rodovias na Amazônia, finalizando sobre a rodovia federal BR 319. Para realização da pesquisa utilizou-se do estudo bibliográfico e documental. Como resultado desse estudo, foi observado que as rodovias federais foram construídas com o propósito de articular e interligar vias de circulação entre as cidades, para facilitar transportes e circulação de mercadorias, de pessoas e fator econômico. O estudo também verificou que há muito ainda a se debater sobre esta temática, as dificuldades existentes para o plano de reconstrução dessa BR, a questão ambiental, tudo isso ainda é questão de debate e estudo. Espera-se que a reconstrução seja revista, mesmo com todas as questões impostas, haja vista que o seu objetivo central é beneficiar não só a população do entorno mais toda a sociedade amazônica.

**Palavras Chave:** Rodovias, Geografia política; BR 319.

### Resumen

Este estudio se centra en la carretera BR 319, que es una carretera federal brasileña de suma importancia para la región amazónica. El trabajo trata inicialmente de una breve historicidad de las carreteras, habla un poco de las

<sup>1</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: t2b.sousa@gmail.com

<sup>2</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: oliveirasilva\_janio@hotmail.com

<sup>3</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: dinitbt@gmail.com

<sup>4</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: andresa.mrt93@gmail.com

<sup>5</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: andresa.mrt93@gmail.com

<sup>6</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: gracieneribeiro9@gmail.com

<sup>7</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: destruidorfr@gmail.com

<sup>8</sup> Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais. E-mail: warneypinto@hotmail.com

carreteras brasileñas, las carreteras de la Amazonía, terminando en la carretera federal BR 319. Para realizar la investigación se utilizó el estudio bibliográfico y documental. Como resultado de este estudio, se observó que las carreteras federales fueron construidas con el propósito de articular e interconectar rutas de circulación entre ciudades, para facilitar el transporte y la circulación de mercancías, personas y factores económicos. El estudio también encontró que aún queda mucho por debatir sobre este tema, las dificultades existentes para el plan de reconstrucción de esta BR, el tema ambiental, todo lo cual sigue siendo materia de debate y estudio. Se espera que la reconstrucción sea revisada, aún con todas las cuestiones impuestas, dado que su objetivo central es beneficiar no solo a la población circundante sino a toda la sociedad amazónica.

**Palabras clave:** Carreteras; Geografía política; BR 319.

## INTRODUÇÃO

A rede de tráfego de transporte terrestre é uma ferramenta necessária para reger a extensão territorial, pois transcende bens e serviços, as pessoas e as principais riquezas de um país. A criação de uma rodovia pode gerar juros ilimitados, que mobilizam o deslocamento de informações, bens, pessoas e capitais.

A Rodovia Federal BR 319 é uma das rodovias mais importante e necessária da Amazônia ocidental, pois transpassa dois estados e liga a capital amazonense Manaus à capital do estado de Roraima Porto velho, medindo mais ou menos 1 mil Km e enfrenta uma problemática ambiental e de desvio de recursos que levam décadas e sem término, essa pesquisa busca mostrar antecedentes históricos, principais objetivos da criação dessa rodovia, impasses ambientais e econômicos e algumas questões atuais como a retomada de sua construção. Para abordar este tema, esse trabalho utilizou pesquisa bibliográfica e documental, para melhor compreender os objetivos propostos, ele utilizou uma abordagem qualitativa. Logo esse trabalho teórico está dividido em três partes, iremos apresentar brevemente a história da rodovia desde a primeira rodovia ao Brasil. A segunda parte diz respeito à Rodovia Federal da Amazônia e a terceira parte diz respeito à Rodovia Federal BR 319.

Por meio dessa pesquisa, pode-se perceber que as vias expressas não estão apenas intimamente relacionadas ao desenvolvimento econômico e

social, mas também têm grande importância para todas as coisas direta ou indiretamente relacionadas a ele (sejam pessoas, ambientes, bens ou serviços).

No que se refere aos procedimentos metodológicos o estudo foi realizado em três etapas distintas. A primeira etapa é a pesquisa bibliográfica, onde se fez uso dos documentos existentes, entre eles livros, artigos, revistas, entre outros. A segunda foi a seleção do material para a elaboração do artigo e a terceira etapa que foi a produção deste artigo.

Quanto aos procedimentos metodológicos, o estudo foi realizado em três etapas diferentes, onde a primeira se refere a pesquisa bibliográfica e documental, onde procurou estudar nos materiais existentes o que já tinha escrito sobre a temática para assim desenvolver o referencial teórico. A segunda etapa foi o fichamento do material pesquisado e pôr fim a terceira etapa, que foi a elaboração e finalização deste artigo.

## **1. Referencial teórico**

### **1.1 Rodovias**

Neto (2014, p. 1 e 2) diz que a criação de uma rede de circulação é vista pela geopolítica como uma ferramenta capaz de integrar e de exercer um domínio de uma porção do território, sendo possível escoar as riquezas minerais, industriais e agrícolas, facilitando o desenvolvimento. Favorecendo uma comunicação com várias partes do território, incluindo às áreas de fronteira, exerce ainda uma função estratégica, de artérias que visam entrecortar o 'vazio demográfico' e reforçar a soberania nacional, e ainda de interiorizar as funções que se concentram no litoral do país.

Nesse caso, as rodovias são vias públicas construídas de acordo com determinados requisitos técnicos para permitir a circulação de veículos na periferia das cidades. No uso moderno, o termo "rodovia" é sinônimo de vias expressas ou rodovias (pavimentadas com duas faixas) para veículos de alta velocidade; o termo "rodovia" é usado de forma mais ampla, referindo-se a rodovias e rodovias em áreas rurais, calçadas e trilhas não pavimentadas

raramente são usadas por veículos e, muitas vezes, por pessoas caminhando, carrinhos ou montados em animais. Quanto aos objetivos das vias expressas, um dos principais objetivos é promover a possibilidade de circulação entre localidades, circulação esta entendida como a integração física do próprio território. Para o país, é composta por domínios territoriais no contexto da geopolítica clássica

Segundo o texto Geografia total O início da construção de estradas coincidiu com o surgimento dos primeiros veículos com rodas, que podem ter sido fabricados em uma vasta área desde o norte do Mar Negro até a extremidade superior do Mar Cáspio e do Golfo Pérsico. Os arqueólogos encontraram os restos de um veículo de duas rodas datado de 3.000 a. C na Anatólia, que foi feito pelos sumérios usando grandes quantidades de madeira nas florestas do Cáucaso. Por volta de 2.400 a. C, carros de quatro rodas também eram produzidos no Cáucaso. Começando nos séculos 17 e 18, a expansão do transporte de passageiros e carga de longa distância causou novos e rápidos avanços na melhoria das estradas, e alguns países europeus adotaram planos de estradas. Os dois escoceses, Thomas Telford e John Loudon McAdam, criaram os princípios científicos que sustentam as rodovias modernas: drenagem, fundações adequadas e solo duro. O nome de Telford está relacionado a uma calçada de asfalto, e o nome de McAdam está relacionado ao cascalho, que é um revestimento composto por uma camada de cascalho unida com asfalto. Cubra com asfalto leve e lascas de pedra.

O texto ainda fala que as construções de estradas no Brasil começaram no século 19, começou na década de 1920 e apareceu pela primeira vez no Nordeste para combater a seca. Em 1928, foi pavimentada a primeira estrada com Rio-Petrópolis (Rio-Petrópolis), inauguração da atual estrada Washington Luís. A partir das décadas de 1940 e 1950, a construção de estradas ganhou um forte impulso devido aos três fatores principais a seguir: O Fundo Nacional de Rodovias foi estabelecido em 1946 e a Lei estabeleceu um imposto sobre o combustível líquido para financiar a construção de estradas nos estados e na União Europeia; 1954. Em 1957, foi criada a Fundação Petrobrás para iniciar a produção em massa de asfalto e, em 1957, foi criada a indústria automobilística nacional.

## 1.2 As rodovias na Amazônia

Na questão das rodovias na Amazônia, Neto (2019, p. 2) diz que o auge dessa geopolítica de integração foi marcado pela construção de rodovias na Amazônia, atingindo o ápice de 1968 até 1977, quando foram concluídas as rodovias: BR-174, Manaus-Boa Vista-Pacaraima inaugurada em 04 de abril de 1977; BR-230, Cabedelo-Lábrea com trechos inaugurados em 1972 e 1974; BR-401, Boa Vista-Bonfim com obras concluídas em 1972; BR-163 no trecho Santarém-Cuiabá inaugurados em 1976; ampliação da BR-364 Cuiabá-Porto Velho a partir de 1972; e a BR-319 entre as cidades de Manaus-Porto Velho que foi inaugurada em março de 1976 sendo a única rodovia amazônica construída e asfaltada naquele momento.

Neto (2014) complementa que após esse período, iniciou-se a constituição de aspectos jurídicos que constituirão uma contraposição ao que vinha sendo realizado, com a inserção de leis ambientais, exigências de estudos ambientais e a própria criação de territórios protegidos como as unidades de conservação e terras indígenas. Além disso, a partir da década de 80 do século XX, a produção intelectual começou a demonstrar e apontar que as rodovias amazônicas possuíam uma relação com o desmatamento, iniciando-se, então, estudos que apontam projeções do desflorestamento em vinte até cem anos numa dada porção territorial. Ainda dentro das rodovias na Amazônia o mesmo autor em um estudo anterior diz que:

A construção de rodovias na Amazônia se constituiu em uma prática nos anos 60 e 70 do século XX, algumas delas foram inteiramente implantadas, outras parcialmente e uma parcela significativa sequer foram construídas. Uma dessas rodovias é a BR-319, concluída em 1976, integrada ao Programa de Integração Nacional - PIN, estabelecido em 1970. Naquele momento, o discurso geopolítico estava diretamente associado ao binômio segurança nacional e desenvolvimento econômico (NETO 2014, p. 01).

Ainda na concepção de Neto (2014) pode-se compreender que as políticas estruturadas para a Amazônia pelo Estado brasileiro buscavam estabelecer uma relação com o território, na perspectiva de que o exercício do poder estatal necessita do controle sobre uma determinada área, de forma a captar os processos sociais que se estabelecem na forma de ordenamento e

gestão dos espaços. Para compreender a geopolítica na Amazônia, primeiramente é necessário compreender as razões que levaram o Estado brasileiro a constituir uma rede rodoviária na floresta amazônica. Essa estratégia do Estado, na visão de Friedrich Ratzel, visa a consolidar uma estrutura que proporcione estreitar os laços de coesão e de unidade nacional, de tal forma que estabeleça uma relação entre centro e periferia, ou seja, o centro do poder político e econômico com todo o território nacional. Essa relação necessita de meios que possibilitem a circulação, função comandada e induzida pelo Estado, estabelecendo uma íntima conexão com o território.

De um modo parecido Miyamoto (1995, p. 27) argumenta que a intenção do Estado é assumir uma política visando o estabelecimento do poder sobre a expansão territorial, e o mesmo deve induzir as diretrizes governamentais na realização de seus objetivos. Dentro dessas perspectivas, nasce uma reflexão sobre os projetos das rodovias amazônicas que visava interligar a região amazônica a região do planalto central brasileiro.

Dentro dessa concepção, (MATTOS, 1977, p. 92), em seu estudo diz que essa rede de rodovias já interligava as cidades de Belém, Brasília, Cuiabá, Porto Velho, Manaus e Boa Vista sendo uma das preocupações do Estado vertebrar o restante do território amazônico, articulando-o ao restante do país em uma rede rodoviária, promovendo à circulação no interior do território e nas fronteiras.

### **1.3 Rodovia BR 319**

Em seu estudo, Neto (2014, p. 2) diz que a proposta inicial da construção da rodovia BR-319 previa a ligação das cidades de Manaus e Porto Velho, promovendo o acesso por via terrestre à porção setentrional do país a partir do Centro-Oeste e, através de outras rodovias, interligando-se à malha rodoviária sul-americana.

Sobre a construção da BR-319 Fearnside, *et al.* 2009 diz que iniciou em 1968 e foi integrada ao Programa de Integração Nacional – PIN do governo federal em 1970. A obra foi concluída em 1973 e em 1976 a estrada foi oficialmente inaugurada (UFAM & DNIT 2009; Oliveira Neto 2014), mantendo-se trafegável de 1976 a 1988. Em 1988 a BR-319 ficou intransitável e foi

abandonada devido ao alto custo de manutenção constante da estrada e à falta de trânsito suficiente para justificar este custo. Este período ficou marcado pela interrupção do serviço de transporte intermunicipal entre Manaus e Porto Velho que era realizado por ônibus (Fearnside, *et al.* 2009; TCU 2010). Os autores ainda complementam que:

Em 1970 a ditadura militar brasileira iniciou a construção da rodovia Transamazônica, dividindo ao meio a região amazônica de leste para oeste. Ao mesmo tempo, uma vasta rede de rodovias adicionais foi anunciada. A rede de estradas planejadas excedeu em muito as capacidades financeiras do governo, mesmo no período denominado a época do “milagre econômico”. A enxurrada de estradas planejadas também excedeu em muito aquilo que seria justificado pelos benefícios econômicos da melhoria de transporte, porque o programa de construção de estradas estava, em parte, incentivado por questões de controle territorial em lugar de questões econômicas. Em 1971, um Decreto-Lei (No. 1.164) deu o controle ao governo federal todas as terras localizadas até 100 km das rodovias planejadas, até mesmo se a “rodovia” fosse nada mais que uma linha riscada no mapa. O anúncio da rede de estradas resultou em uma vasta área, somando 2,2 milhões de km<sup>2</sup> (quase a metade da Amazônia Legal) sendo transferida do controle estadual ao federal (BRASIL, PIN, 1972). Este foi revogado em 1987 (Decreto-Lei No. 2.375), e qualquer terra dentro de 100 km de uma rodovia que não tivesse ainda sido alocada a um propósito específico se tornou “terra devoluta” sob controle estadual. Isto afetou uma parte significativa das terras ao longo da BR-319, diferente do caso de outras rodovias, tais como a rodovia Transamazônica e a BR-163, onde as terras nesta faixa foram reivindicadas por órgãos federais (FEARNSIDE, *et al.* 2009, p. 20).

A construção da ligação terrestre entre Manaus e Porto Velho havia sido realizada dez anos antes do início da construção da BR-319. Em 1959 abriu-se um caminho de serviço de 60 metros na floresta (UFAM, 2009a, p. 29), porém, as árvores cresceram no traçado e quando a empreiteira licitada Andrade Gutierrez iniciou as obras de construção da rodovia, o caminho encontrava-se conforme a figura 1a (VEJA, 25/06/1969, p. 24).

A construção da Rodovia BR 319, não foi fácil, as chuvas e as cheias dos rios paralisaram as obras de aterro diversas vezes, e no período de menor precipitação pluviométrica e de vazante dos rios os trabalhos de terraplanagem reiniciavam e ocorria a colocação de bueiros “que no total soma-se em 1200” (FREIRE, 1985, p. 83), na busca de propiciar vazão d’água acumulada nas margens.

Dentro desse contexto Neto (2014, p. 6) complementa que, durante os trabalhos de construção da rodovia BR-319, realizou-se o desmatamento de vários quilômetros ao longo do traçado da mesma, cujo objetivo era deixar livre

o caminho para as máquinas executarem a terraplanagem. Além das obras de aterro para elevar o nível da pista, obras de acesso às margens dos rios eram concretizadas para facilitar o acesso entre o rio e a rodovia, que posteriormente ocorreu com o uso de *ferry boats* denominadas de balsas.



**Figura 1.** Etapas da construção da BR 319.

Fonte: Veja (31/03/1976, p. 18). Adaptado por Neto 2014.

A figura acima segue a seguinte ordem de explicação: **a)** Caminho aberto na floresta Amazônica antes da construção da BR-319; **b)** e **c)** Construção da BR-319. Fonte: Veja (25/06/1969, p. 24-25); **d)** *Bulldozer* realizando aterro nas margens do rio para facilitar o acesso dos veículos às balsas. Fonte: Veja (25/06/1969, p. 27); **e)** Vista das obras de aterro da BR-319 e da colocação de dois bueiros. Fonte: Manchete (02/1973 p. 67-68); **f)**

Homens utilizando motosserras para retirar árvores ao longo do traçado da BR. Fonte: Manchete (02/1973, p. 52-53); **g** e **h**) Veículo especial usado para transpor os atoleiros e permitir aos trabalhadores chegarem ao local das obras.

Sobre a área de influência física da rodovia BR-319, pode-se dizer que a mesma atinge diretamente 11 municípios atravessando seus territórios, sendo estes: Beruri, Borba, Canutama, Careiro Castanho, Careiro da Várzea, Humaitá, Manaquiri, Manaus, Manicoré, Tapauá, e Porto Velho. É capaz de influenciar, também, municípios conectados à BR-319 por outras rodovias como Lábrea pela rodovia federal BR-230 (Transamazônica) e Autazes pela rodovia estadual AM-254 (Meirelles, *et al.* 2018).



**Figura 2.** Mapa de localização da área do estudo BR-319.  
Fonte: SILVA, C. (2011).

Há planos para reconstrução da BR 319, sua pavimentação tem grande apelo público em Manaus. Em março de 2005 todos os 24 deputados estaduais do Amazonas assinaram um “manifesto de apoio” pedindo ao Governo Federal pavimentar a rodovia imediatamente (AMAZONAS EM TEMPO, 2005a). Em Manaus a rodovia é vista, geralmente, como um meio mais barato de exportar produtos industriais para o São Paulo e outros grandes mercados no centro sul brasileiro, e como uma rota mais barata para os habitantes da cidade viajar para estas áreas, por exemplo para visitas de família. O fato da estrada facilitar

viagens em ambas as direções, conduzindo assim a migração exacerbada para Manaus, praticamente não é mencionado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção da Rodovia federal BR 319, teve por objetivo trazer benefício, porém trouxe consigo alguns problemas, como a migração, impactos ambientais e sociais, mas também trouxeram progresso, desenvolvimento socioeconômico que na medida que seu projeto avançou não conseguiram fazer com que a rodovia continuasse a beneficia a população do entorno. Atualmente no governo atual busca a retomada de melhoria nessa rodovia como asfaltamento e isso enche de esperança as pessoas que habitam no decorrer desse trajeto, assim como, reestruturação, vêm a melhoria e qualidade vida de toda a sociedade que estão interligados nessa região.

Um fator observado que e de suma importância, é a questão ambiental, que até hoje se aborda como deserto verde, e não foi explicado nesse artigo devido à complexidade da temática. Em um contexto geral a partir desse pequeno estudo referentes à rodovia BR-319, almeja-se que surjam novas ideias, que essas novas ideias façam surgir novas pesquisas mais aprofundada a respeito desta temática que por fim solucionaram as dúvidas que surgem no decorrer da pesquisa sobre essa rodovia.

## REFERÊNCIAS

AMAZONAS EM TEMPO. “Rodovia BR-319 será o corredor de agricultura familiar”. **Amazonas em Tempo** [Manaus]. 05 de junho de 2005, p. A-5, 2005.

FEARNSIDE, P. M.; GRAÇA, P. M. L. A.; KEIZER, E. W. H.; MALDONADO, F. D.; BARBOSA, R. I.; NOGUEIRA, E. M. Modelagem de desmatamento e emissões de gases de efeito estufa na região sob influência da Rodovia Manaus - Porto Velho (BR-319). **Revista Brasileira de Meteorologia**. 24(2): 208-233, 2009.

FEARNSIDE, P. M.; GRAÇA, P. M. L. A. Transporte hidroviário por cabotagem como alternativa à Rodovia, Manaus-Porto Velho (BR-319). p. 437-441 In: FREIRE, M. A. A. **A Política Rodoviária e a BR-319: Os custos de uma Decisão**. 1985. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) - Programa de

Pós-graduação de Ciências Sociais da Fundação Escolar de Sociologia e Política de São Paulo, PUC, São Paulo – SP.

Geografia total. Rodovia, Evolução Histórica das Rodovias e Estradas. Disponível em: <http://www.megatimes.com.br/2015/02/rodovia-evolucao-historica-das-rodovias.html>. Data de acesso: 08.08.2020.

MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil: Geopolítica e Destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papirus, 1995.

NETO, Thiago Oliveira. A Geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319. **Revista de Geopolítica**, v. 5, nº 2, p. 109-128, jul./dez. 2014.

NETO, Thiago Oliveira. Uma crítica e uma construção da abordagem sobre rodovias na Amazônia: o caso da br-319. **Textos e debates**, Boa Vista, n.32, p. 75-90, jan./jun. 2019.

SDS. Plano estratégico para promoção do desenvolvimento sustentável e o combate ao desmatamento e grilagem de terras na área de influência da BR. 319. **Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**. Versão 2.1, Manaus, AM. p. 24, 2005.

UFAM. **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA**: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas (UFAM). p. 38, 2009b.

UFAM & DNIT. **Estudo de Impacto Ambiental da Reconstrução da Rodovia BR-319**, 2009.

VEJA. **A Selva Asfaltada**, p. 24-27, São Paulo: Abril, n. 42, 25, jun. 1969.

Recebido: 02 de março de 2019

Aceito: 10 de junho de 2020

Publicado: 30 de agosto de 2020