

PENSANDO NO ASFALTAMENTO DO TRECHO DO MEIO DA 319 BASEANDO NA BR 174

THINKING ABOUT PAVING THE MIDDLE SECTION OF 319 BASED ON BR 174 AND BR 307

PENSANDO EN PAVIMENTAR EL TRAMO MEDIO DE LA 319 CON BASE EN LA BR 174 Y LA BR 307

¹Wendell Teles de Lima

²Daniela da Silva Ferreira

³Eliuvomar Cruz da Silva

⁴Laury Vander Leandro de Souza

⁵Ana Flávia Maldaner Teodoro Sandmann

⁶Thomaz Décio Abdalla Siqueira

⁷Joana Buyo Siqueira

Resumo: Este artigo foi elaborado para discutir o asfaltamento do trecho central da BR-319, tomando como referência a BR-174, que se coloca como modelo de circulação na Amazônia. As estradas construídas durante os governos militares são parte constituinte do território amazônico e, atualmente, busca-se um novo asfaltamento, com destaque para a BR-319 e a BR-163, que são apresentadas como rodovias existentes e centro das discussões sobre sua reestruturação. Essas vias procuram ser alternativas para o escoamento de diferentes fluxos, contribuindo para a dinamicidade do território amazônico. A BR-174, por exemplo, é apontada como exemplo de gerenciamento ambiental aplicado às rodovias. A metodologia utilizada baseia-se em pesquisa bibliográfica com artigos de revistas indexadas e trabalhos acadêmicos. Assim, o asfaltamento das estradas na Amazônia é relevante em todas as vias que necessitam dessa infraestrutura.

Palavras-chave: Rodovias, Amazônia, Circulação.

Abstract: This article was developed to discuss the paving of the central section of Highway BR-319, using BR-174 as a reference, which serves as a model for circulation in the Amazon. The roads built during the military governments are a constituent part of the Amazon territory, and currently, new paving efforts are underway, with BR-319 and BR-163 considered existing highways and the focus of discussions about their redevelopment. These roads aim to be alternatives for the flow of different types of traffic, contributing to the dynamism of the Amazon territory. BR-174, for example, is highlighted as an example of environmental management applied to highways. The methodology used is bibliographic research based on indexed journal articles and academic papers. Therefore, paving roads in the Amazon is important for all routes that require such infrastructure.

¹ Pós-doutor em geografia, professor da UEA - ENS.

² Graduada em biologia.

³ Doutor em educação, professor da SEDUC – AM.

⁴ Doutora em educação, pedagoga da SEMED – Tabatinga – AM.

⁵ Graduanda em biologia.

⁶ Pós-doutor em Psicologia Social. Professor da UFAM. <https://orcid.org/0009-0002-6155-4958> . E-mail: thomazabdalla@ufam.edu.br

⁷ Com conhecimento em Atividades de pós-produção cinematográfica, de vídeos e de programas de televisão não especificadas anteriormente. Universidade Federal de Santa Catarina - Graduada em Animação. E-mail: joanabuyo@gmail.com

Keywords: Highways, Amazon, Circulation.

Resumen: Este artículo fue elaborado para analizar la pavimentación del tramo central de la Carretera BR-319, tomando como referencia la BR-174, que se presenta como modelo de circulación en la Amazonia. Las carreteras construidas durante los gobiernos militares forman parte integrante del territorio amazónico y, actualmente, se busca una nueva pavimentación, considerando la BR-319 y la BR-163 como vías existentes y centro del debate sobre su reestructuración. Estas carreteras pretenden ser alternativas para el flujo de diferentes tipos de tráfico, contribuyendo al dinamismo del territorio amazónico. La BR-174, por ejemplo, se destaca como un ejemplo de gestión ambiental aplicada a las carreteras. La metodología utilizada se basa en una investigación bibliográfica con artículos de revistas indexadas y trabajos académicos. Por lo tanto, la pavimentación de las carreteras en la Amazonia es importante para todas las rutas que requieren esta infraestructura.

Palabras clave: Carreteras, Amazonia, Circulación.

INTRODUÇÃO

O denominado **“trecho do meio” da BR-319** constitui o segmento mais problemático da rodovia, tanto do ponto de vista técnico quanto político. A proposta de repavimentação dessa parte enfrenta entraves relacionados às questões ambientais e às disputas políticas. Os críticos da obra sustentam que sua execução poderia comprometer a biodiversidade da região, ampliando os riscos de degradação socioambiental. Em contrapartida, os defensores argumentam que não se trata da construção de uma nova estrada, mas da recuperação de uma via já existente, considerada estratégica para a integração logística e para o desenvolvimento econômico da Amazônia.

A discussão sobre o futuro da BR-319 permanece marcada pela polarização. Nesse contexto, o trecho do meio converte-se em um símbolo das tensões entre a necessidade de promover a integração territorial da Amazônia e a urgência de assegurar sua preservação ambiental. Ao mesmo tempo, evidencia a negligência histórica em relação à infraestrutura da região Norte, revelando os dilemas persistentes da política de desenvolvimento regional no Brasil.

FIGURA 01: Rodovia Federal 319 trecho do meio

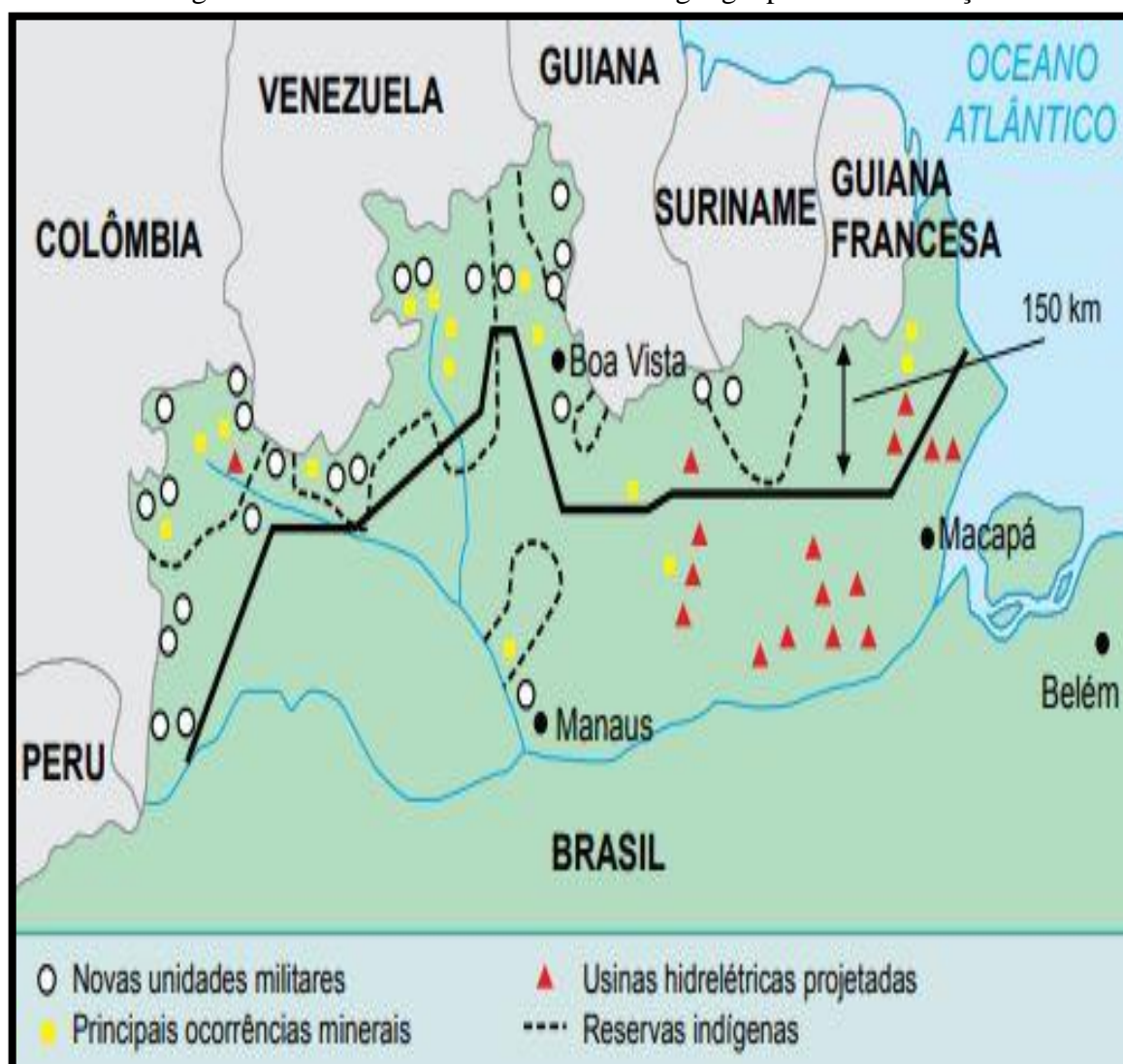


Fonte: <https://amazonasatual.com.br/pavimentacao-de-trecho-da-br-319-comeca-so-em-2021-diz-ministro-da-infraestrutura/> 12/10/2025

A integração está diretamente associada à construção de infraestruturas sobre o território, pois o país que consegue dominar e estruturar meios de comunicação em seu âmbito também é capaz de estabelecer relações de integração e de acesso às áreas consideradas despovoadas ou às fronteiras. Caso contrário, porções do território permanecerão desarticuladas dos centros econômicos e políticos. A partir dessa máxima geopolítica, formulada por Otto Maull (1960), observa-se que o planejamento voltado para a integração da Amazônia ocorreu por meio da construção de diversas rodovias, partindo do centro político e dos centros econômicos em direção às fronteiras setentrionais. Esse movimento foi sustentado pelo discurso dos administradores do Estado e daqueles que ocupavam cargos estratégicos (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2014, p. 230).

Ao demonstrar e buscar a implementação de um novo modal, procurava-se constituir um modelo de circulação iniciado durante os governos militares. Nesse contexto, emergiu a proposta de construção e projeção de novas vias de circulação, entre as quais se destacava a Perimetral Norte, que, entretanto, não chegou a ser executada pelo governo federal, conforme evidenciado nos registros históricos.

Figura 02: Perimetral Norte como estratégia geopolítica fronteiriça



Fonte: <https://www.coladaweb.com/geografia-do-brasil/ocupacao-amazonia> 13/10/2025

METODOLOGIA

Somada a uma pesquisa bibliográfica, a **metodologia bibliográfica** tem como objetivo esclarecer determinados temas, fundamentando-se principalmente em referenciais teóricos publicados em revistas científicas, periódicos, livros, artigos indexados e trabalhos acadêmicos relacionados ao assunto em análise.

Ao adotar o método bibliográfico, busca-se explicar um problema a partir de referências teóricas e/ou da revisão de literatura de obras e documentos pertinentes ao tema pesquisado, configurando-se como um método de caráter analítico. O **método analítico** consiste em um procedimento que decompõe o todo em seus elementos básicos, partindo do geral para o específico. Pode também ser concebido como um percurso que parte da observação dos fenômenos para a formulação de leis, ou seja, dos efeitos para as causas.

Nesse contexto, emerge a ideia de constituir um novo modal de circulação para a região, o que implica a atuação de diferentes esferas do poder político. A estrada federal Manaus–Porto Velho, a **BR-319**, insere-se nesse debate, uma vez que seu asfaltamento é defendido como estratégia para promover a coesão territorial e a integração da Amazônia, conforme será discutido a seguir.

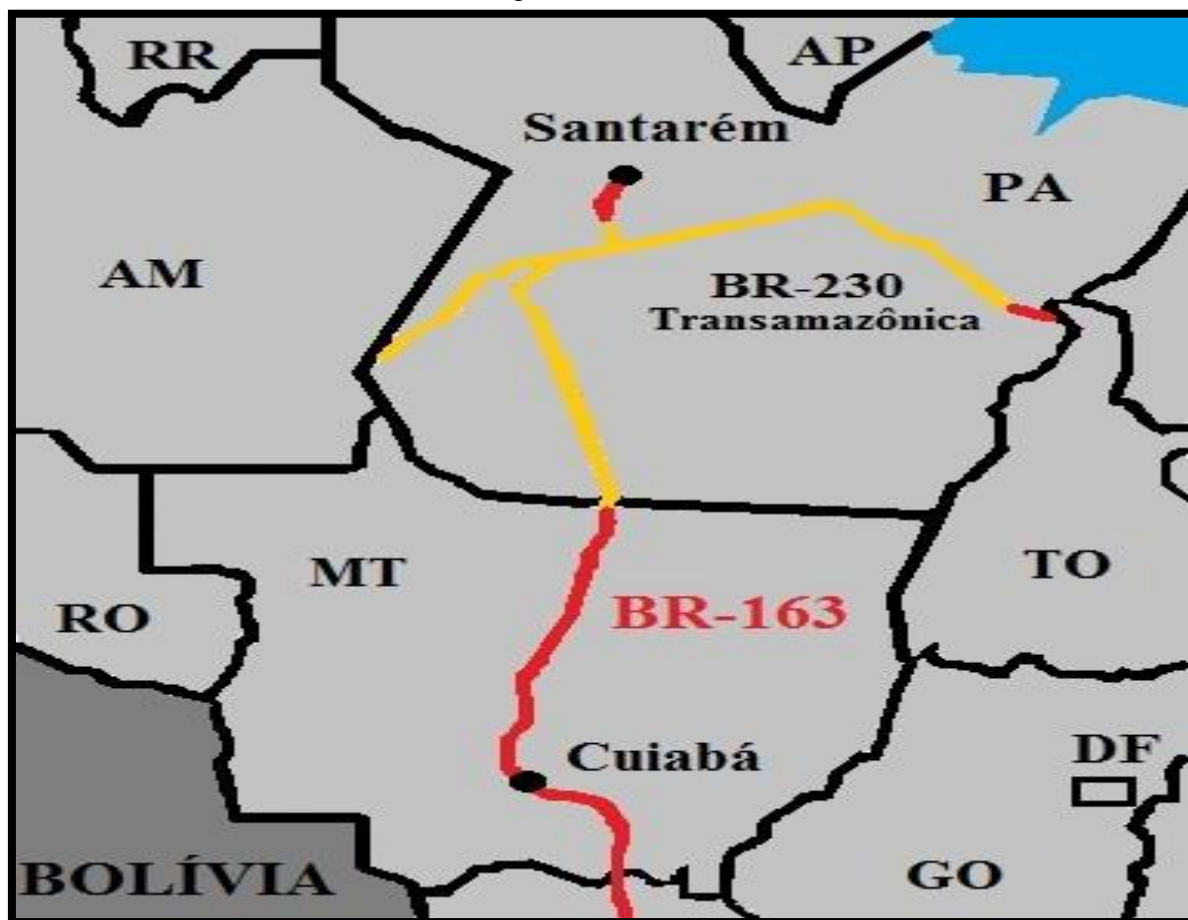
Figura 03: Trajeto da BR 319



Fonte: https://br.images.search.yahoo.com/?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuYmluZy5jb20v&guce_referrer_sig=AQAAANu5-n0B39i0V3EEIK8DctXBRGLz-ufqJivr-TgEMnlquo_HbOaQNX-uwxU5nKKQEk3XF2zBH0iqAlmlLS7Qp7s1H6X_KziboBoYSYoNE4Ig51UWzaiaGEXTyVgw7RueQ8yHdy0kIEImEkGpMZU-JevmS8gHGSVuPIgwUuEG4bqx>. Acesso em: 13 nov. 2025.

Observa-se que um dos principais problemas relacionados ao asfaltamento da **BR-319** diz respeito às implicações ambientais, questão que também se manifesta na rodovia **Santarém–Cuiabá (BR-163)**, igualmente voltada para a pavimentação. A experiência da BR-163 demonstra que o asfaltamento de rodovias na Amazônia tende a abrir espaço para novas frentes de ocupação e de devastação ambiental. Nesse sentido, o caso da BR-319 suscita preocupações semelhantes, uma vez que sua pavimentação pode intensificar processos de desmatamento e de expansão desordenada, reproduzindo dinâmicas já observadas em outras áreas da região.

Figura 04: BR 163



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia_Cuiab%C3%A1-Santar%C3%A9m 13/10/2025

A constituição de estradas durante os governos militares representou uma estratégia de integração territorial e geopolítica, exemplificada pela construção da **BR-174**, que liga Manaus a Boa Vista e segue até a fronteira com a Venezuela, abrindo possibilidades de conexão com o mar do Caribe e, consequentemente, de inserção no hemisfério Norte.

A **BR-174** é uma rodovia federal que conecta o estado de Mato Grosso a Roraima, estendendo-se até Pacaraima, na fronteira Brasil–Venezuela. Trata-se da principal e única ligação terrestre de Roraima com o restante do país. A rodovia atravessa a linha do Equador e percorre trechos da região amazônica, estabelecendo conexões entre estados como Amazonas e Mato Grosso.

Além de sua relevância logística, a BR-174 possui forte dimensão geopolítica. Sua construção, iniciada em 1970 mediante convênio entre o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e o Ministério do Exército, contou com a participação direta da Engenharia Militar do Exército Brasileiro, que empregou efetivos e equipamentos do 6º

Batalhão de Engenharia de Construção. A obra foi concluída em 1977, consolidando-se como parte das políticas de integração nacional e de ocupação da Amazônia durante o regime militar.

A rodovia é frequentemente mencionada em estudos e notícias devido à sua importância estratégica para o abastecimento de Roraima, às condições de tráfego variáveis e às operações de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal. Nesse sentido, a BR-174 simboliza não apenas a integração da parte ocidental da Amazônia com o mar do Caribe, mas também a materialização de políticas de infraestrutura voltadas para a inserção da região no cenário nacional e internacional

Figura 05: A BR 174



Fonte: https://omensagemiro77.wordpress.com/2015/03/08/br-116-br-381-etc-como-as-rodovias-sao-numeradas/mapa_br-174/ 13/10/2025

Figura 06: A constituição real da Transamazônica



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia_Transamaz%C3%B4nica 13/10/2025

A busca pela incorporação da Amazônia ao restante do território nacional materializou-se, entre outras iniciativas, na construção da **Rodovia Transamazônica (BR-230)**, cuja execução permaneceu inconclusa em grande parte da região amazônica.

A BR-230 é uma rodovia federal que corta o Brasil no sentido leste-oeste, ligando o litoral da Paraíba (Cabedelo) a Lábrea, no Amazonas. Projetada durante o regime militar, sua finalidade era integrar a Amazônia ao restante do país e promover a ocupação da região. A construção, iniciada em 1970, resultou em impactos ambientais e sociais significativos, como o desmatamento e o deslocamento de comunidades tradicionais. Com extensão aproximada de 4.260 km, é considerada a terceira maior rodovia do Brasil, embora a maior parte de seu traçado permaneça sem pavimentação.

Extensão e traçado

- A rodovia possui cerca de 4.260 km e atravessa sete estados: Paraíba, Pernambuco, Ceará, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas.
- Seu ponto inicial localiza-se em Cabedelo (PB), no litoral atlântico, e o final em Lábrea (AM), às margens do Rio Madeira.

Objetivo original

A Transamazônica foi concebida com o propósito de integrar as regiões Norte e Nordeste, além de estimular a ocupação da Amazônia. O projeto foi impulsionado, em parte, pela seca que assolava o Nordeste em 1970, sendo apresentado como solução para o deslocamento populacional e a expansão agrícola.

Situação atual

Grande parte da rodovia permanece em leito natural de terra, o que compromete sua trafegabilidade, sobretudo durante o período chuvoso. Em diversos trechos, a precariedade da infraestrutura provoca isolamento de comunidades e dificulta o escoamento da produção regional.

Impactos e controvérsias

- **Ambientais:** a construção da rodovia contribuiu para o avanço do desmatamento, a intensificação do garimpo ilegal e a degradação de habitats amazônicos.
- **Sociais:** ocasionou deslocamentos forçados e problemas para comunidades indígenas e ribeirinhas, além de não alcançar as metas de povoamento inicialmente previstas.
- **Manutenção:** a ausência de investimentos consistentes após o fim da ditadura militar, somada às condições climáticas adversas da região, resultou em uma rodovia inacabada e marcada por severos problemas estruturais.

Assim, a BR-230 constitui um exemplo emblemático das contradições entre os objetivos de integração nacional e os efeitos socioambientais decorrentes da política de ocupação da Amazônia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A abertura de estradas na Amazônia teve início durante os governos militares, como parte de uma política voltada à integração territorial e ao fortalecimento da presença do Estado nessa porção do território brasileiro. A constituição dessas vias representou um marco na estratégia de ocupação da região, ainda que marcada por controvérsias socioambientais.

No contexto atual, um dos grandes dilemas relacionados à circulação na Amazônia refere-se às implicações ambientais decorrentes da pavimentação de rodovias. A **BR-319** constitui um exemplo emblemático, pois seu projeto de asfaltamento reacende debates sobre os impactos ambientais e sociais da infraestrutura viária na região.

O chamado “**trecho do meio**” da BR-319 é especialmente questionado, por atravessar áreas de elevada diversidade biológica e sociocultural. Esse segmento, considerado estratégico

para a conclusão da obra, simboliza tanto a importância logística da rodovia quanto os riscos associados à sua pavimentação, tornando-se um ponto central nas discussões sobre desenvolvimento e preservação na Amazônia.

REFERÊNCIAS

AMAZONAS ATUAL. **Pavimentação de trecho da BR-319 começa só em 2021, diz ministro da Infraestrutura.** Disponível em: <<https://amazonasatual.com.br/pavimentacao-de-trecho-da-br-319-comeca-so-em-2021-diz-ministro-da-infraestrutura/>>. Acesso em: 12 out. 2025.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Geopolítica Rodoviária na Amazônia.** Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro.

OMENSAGEIRO77. **BR-116, BR-381 etc.: como as rodovias são numeradas.** Disponível em: <https://omensageiro77.wordpress.com/2015/03/08/br-116-br-381-etc-como-as-rodovias-sao-numeradas/mapa_br-174/>. Acesso em: 13 out. 2025.

SITES ONLINE CONSULTADOS

COLADA WEB. **Ocupação da Amazônia.** Disponível em: <<https://www.coladaweb.com/geografia-do-brasil/ocupacao-amazonia>>. Acesso em: 13 out. 2025.

PORTAL AMAZÔNIA. **O que é o trecho do meio da BR-319.** Disponível em: <<https://portalamazonia.com/amazonia/o-que-e-o-trecho-do-meio-da-br-319/>>. Acesso em: 11 out. 2025.

WIKIPÉDIA. **Rodovia Cuiabá–Santarém.** Disponível em:

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia_Cuiab%C3%A1-Santar%C3%A9m>. Acesso em: 13 out. 2023.

WIKIPÉDIA. *Rodovia Transamazônica.* Disponível em:

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia_Transamaz%C3%B4nica>. Acesso em: 13 out. 2025.

YAHOO IMAGENS. **Mapa da BR-319.** Disponível em:

<<https://br.images.search.yahoo.com/search/images?...Mapa%252B319.jpg>>. Acesso em: 13 nov. 2025.