

UM OLHAR GEOPOLÍTICO DE ESTRADAS NA AMAZÔNIA LEGAL  
A GEOPOLITICAL LOOK AT ROADS IN THE LEGAL AMAZON  
UNA MIRADA GEOPOLÍTICA A LAS CARRETERAS EN LA AMAZONIA LEGAL

<sup>1</sup>Sebastião Perez Souza  
<sup>2</sup>Wendell Teles de Lima  
<sup>3</sup>Luiz Eduardo Castro  
<sup>4</sup>João Luís Ferreira  
<sup>5</sup>Daniela da Silva Ferreira  
<sup>6</sup>Marcelo Lacortt  
<sup>7</sup>Ana Maria de Libório de Oliveira  
<sup>8</sup>Davi Alexandre da Costa Flores  
<sup>9</sup>Glaucia Crista da Silva Freitas  
<sup>10</sup>Thomaz Décio Abdalla Siqueira  
<sup>11</sup>Gustavo Ferreira Duarte  
<sup>12</sup>Maércio de Oliveira Costa  
<sup>13</sup>Francilene dos Santos Cruz  
<sup>14</sup>Aluízio Lopes da Silva Júnior  
<sup>15</sup>Maria Auxiliadora Teles de Lima  
<sup>16</sup>Hellen Passos Santana  
<sup>17</sup>Tayna de Souza Oliveira  
<sup>18</sup>Hugo de Sousa Damasceno

## RESUMO

A questão das estradas na Amazônia remete diretamente a questão ambiental, com a implantação das dinâmicas de estradas na região, que produz novas territorialidades com o novo modal, com a fluidez de todo tipo de fluxo, que se instala na região, que foi implantada na região nos anos de 1970. que é relacionada com a questão ambiental, que traz a tona a

---

<sup>1</sup> Graduado em pedagogia, especialista em EAD, psicopedagogia, libras, técnico em libras, professor da SEDUC - AM.

<sup>2</sup> Pós-doutor em geografia, professor da UEA - ENS.

<sup>3</sup> Graduando em geografia pela UEA – ENS.

<sup>4</sup> Graduado em geografia, professor municipal de Envira - AM.

<sup>5</sup> Graduada em biologia.

<sup>6</sup> Graduado em matemática, engenheiro, professor do IFSUL.

<sup>7</sup> Graduada em matemática, professor doutora no ensino de matemática, professora do IFBR.

<sup>8</sup> Graduado em geografia, professor da SEDUC –AM.

<sup>9</sup> Graduada em história, professora da SEDUC - AM.

<sup>10</sup> Pós-doutor em psicologia social, professor da UFAM.

<sup>11</sup> Graduado em geografia, professor da SEDUC - AM.

<sup>12</sup> Graduado em geografia, professor do IFPI.

<sup>13</sup> Graduada em matemática, doutora em sociedade cultura na Amazônia.

<sup>14</sup> Graduado em geografia, professor da SEDUC - AM.

<sup>15</sup> Graduada em administração, pós-graduada em gestão pública - UEA.

<sup>16</sup> Graduada em pedagogia, especialista especialização em ciências da natureza, suas tecnologias e o mundo do trabalho – CEAD - UFPI.

<sup>17</sup> Graduanda em geografia UEA - ENS.

<sup>18</sup> Graduando em geografia UEA - ENS.

preocupação com rodovias na região, que foram implantadas e agora lutam para ser asfaltadas, isso ocorre em grandes rodovias para região como estratégia geopolítica, que são vitais para o desenvolvimento e escoamento de todos tipos de fluxos, para a equidade territorial, com novos modais com a constituição de estradas na Amazônia, que vai além da questão ambiental, que é necessária na região, sendo que o artigo é composto por revistas indexadas e trabalhos acadêmicos sobre o assunto com a pesquisa bibliográfica, sendo assim a necessidade de se pensar as estradas geopoliticamente para a região é estratégia para o país.

**Palavras-chave:** modal; circulação; desenvolvimento.

### **ABSTRACT**

The issue of roads in the Amazon directly refers to the environmental issue, with the implementation of road dynamics in the region, which produces new territorialities with the new mode, with the fluidity of all types of flow, which is established in the region, which was implemented in the region in the 1970s. Which is related to the environmental issue, which brings to light the concern with highways in the region, which were implemented and are now struggling to be paved, this occurs on large highways for the region as a geopolitical strategy, which are vital for the development and flow of all types of flows, for territorial equity, with new modes with the establishment of roads in the Amazon, which goes beyond the environmental issue, which is necessary in the region, and the article is composed of indexed journals and academic works on the subject with bibliographic research, thus the need to think about roads geopolitically for the region is a strategy for the country.

**Keywords:** modalidad; circulation; development.

### **RESUMEN**

La cuestión de las carreteras en la Amazonía se relaciona directamente con la cuestión ambiental, con la implementación de la dinámica vial en la región, que genera nuevas territorialidades con el nuevo modo, con la fluidez de todo tipo de flujo, establecida en la región en la década de 1970. Esto se relaciona con la cuestión ambiental, lo que pone de manifiesto la preocupación por las carreteras en la región, que se implementaron y ahora luchan por ser pavimentadas. Esto ocurre en las grandes autopistas de la región como una estrategia geopolítica, vital para el desarrollo y la fluidez de todo tipo de flujos, para la equidad territorial. Con los nuevos modos y el establecimiento de carreteras en la Amazonía, que van más allá de

la cuestión ambiental, es necesario en la región. El artículo se compone de revistas indexadas y trabajos académicos sobre el tema con investigación bibliográfica. Por lo tanto, la necesidad de pensar las carreteras geopolíticamente para la región es una estrategia para el país.

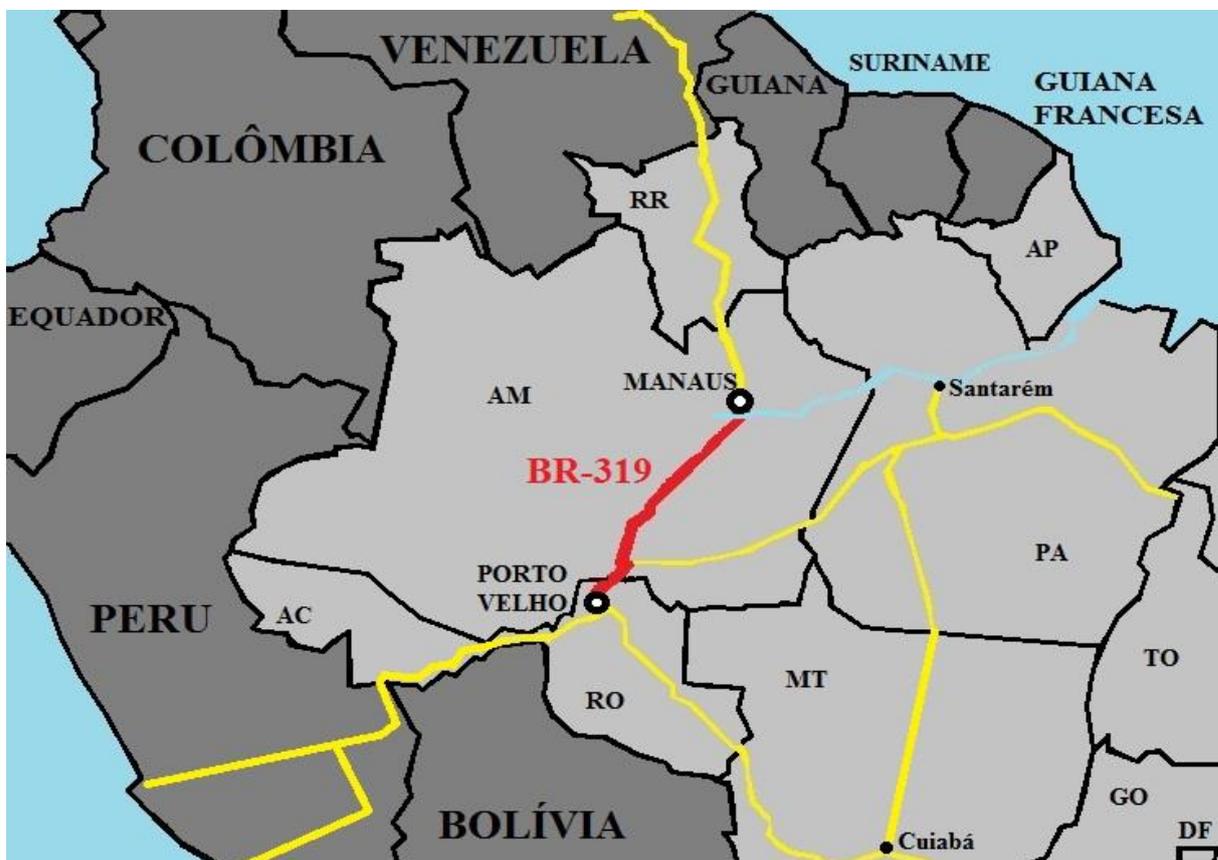
**Palabras clave:** nodal; circulación; desarrollo.

## INTRODUÇÃO

A questão das estradas na Amazônia brasileira, sucinta em Inúmeras polémicas, como a constituição de um novo modal para região, que implica de forma direta em sua configuração existente, o que traz impactos ambientais já nas rodovias existentes.

Que traz um grande dilema, de tornar ou ressuscitar essas estradas existentes na Amazônia, como é o caso da rodovia federal Manaus-porto velho, e rodovia Cuiabá de Santarém 163, que são as mais emblemáticas para mudar a busca do modal de transportes na Amazônia legal, resultando com inúmeras implicações, para a região.

Figura 1 – Trajeto da Rodovia Federal 319



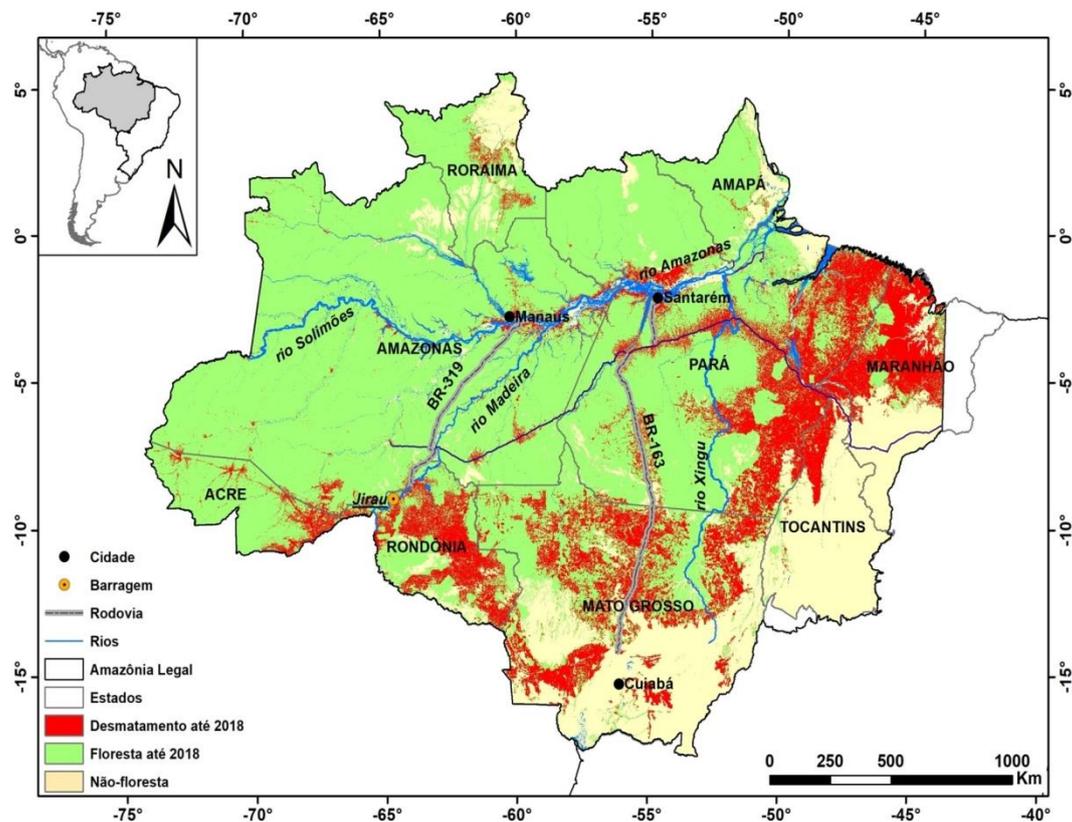
Fonte: Fonte: WIKIPÉDIA. BR-319. *Wikipédia: a enciclopédia livre*, 2025. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-319>. Acesso em: 11 maio 2025.

A constituição nos anos de 1970 foi constituída essa rodovia federal. Inaugurada oficialmente em 27 de março de 1976, a rodovia federal que liga Manaus, capital do Amazonas, a Porto Velho, capital de Rondônia, possui uma extensão de 885 km, dos quais cerca de 820 no estado do Amazonas e 64 em Rondônia.

A rodovia BR-319 possui uma de extensão 877 km de norte ao sul de Manaus a Porto Velho (Figura 1) e foi construída em 1972 (680 km) e 1973 (197 km). A política governamental requereu na época que todas as rodovias fossem primeiramente construídas como estradas sem pavimento, e apenas seriam pavimentadas depois de decorrido um período de anos e se justificado pelo tráfego na estrada. No caso da BR-319, porém, foi aberta uma exceção especial, e a rodovia foi pavimentada imediatamente na hora da construção. A pressa era tanta que a estrada foi construída na estação chuvosa com a extraordinária prática de proteger o asfalto fresco com lonas de plástico. (Fearnside; Graça, p. 20, 2009)

Como vemos a questão do asfaltamento, da rodovia federal da Manaus-Porto Velho, que tenta estabelecer um novo padrão ou modal da região, que é necessário para dinamizar todo tipo de fluxos na região, abaixo analisamos as formas antrópicas ao longo do território.

Figura 2 -Trechos modificados na Amazônia



Fonte: FEARNSIDE, Philip Martin. A corrida para aprovar o fim da floresta amazônica: o projeto da rodovia BR-319 precisa de um novo EIA. *Amazônia Real*, 24 set. 2024. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/o-projeto-da-rodovia-br-319-precisa-de-um-novo-eia/>. Acesso em: 11 jun. 2025

A construção das rodovias nos territórios constitui uma ação que atende a uma diversidade de interesses e, quando materializada, as vias são capazes de condicionar processos espaciais com diversas formas, funções, conteúdos e estruturas que passam a ser inseridas conforme a própria atuação de atores, como o Estado e as corporações, os quais são capazes de materializar grandes infraestruturas e mobilizar deslocamentos de informação, cargas, pessoas e capital.(Oliveira Neto, p. 2, 2019)

Figura 3-Áreas de atuação de rodovias da Amazônia Legal



Fonte: NETO, Thiago Oliveira. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. *Confins: Revue Franco-Brésilienne de Géographie*, n. 501, p. 1–15, 7 set. 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/21176>. Acesso em: 11 maio 2025. DOI: 10.4000/confins.21176.

Uma das questões que giram em torno da constituição de estradas na região, que fortalece todo tipo de fluxos econômicos, que abre o território para novas redes como o modal de estradas que ajudam a interligar cidades na região, que traz a tona a questão ambiental e a construção de estradas que traz novas territorialidades amazônicas, como é colocado.

Optamos em apontar apenas os eixos da rodovia BR-163 no estado do Pará e da BR-319 no estado do Amazonas, pois, são grandes eixos viários com mais 800km de extensão que estão passando por transformações recentes com a formação de redes de circulação de pessoas e de cargas, algo que já aconteceu e está consolidado ao longo da BR-174 no trecho Manaus-Pacaraima, asfaltado em sua totalidade em 1998. Desse mesmo modo, a, BR-364 entre as cidades de Cuiabá e Porto Velho em 1984 e de Porto Velho para Rio Branco em 1987, como também, na Belém-Brasília concluído em 1974. Além disso, tecemos reflexões sobre esses dois eixos (BR-163 e BR-319) de circulação de forma diferenciada, pois apesar de estarem situados na Amazônia, cada eixo tem um contexto histórico particular e condições atuais completamente diferente, além da espacialidade da circulação ser distintas. (Oliveira Neto, p.94, 2020)

## **METODOLOGIA**

Temos como constituição deste texto. Pesquisa bibliográfica consiste na etapa inicial de todo o trabalho científico ou acadêmico. Tem o objetivo de reunir as informações e dados que servirão de base para a construção da investigação proposta a partir de determinado tema. Método procura explicar um problema a partir de referências teóricas e/ou revisão de literatura de obras e documentos que se relacionam com o tema pesquisado, tendo as revistas de periódicos indexados em relação ao assunto. Tendo ainda com a constituição o método de análise dedutivo. Método dedutivo ou raciocínio dedutivo é a maneira de tirar inferências dedutivas. Uma inferência é dedutivamente válida se sua conclusão segue logicamente de suas premissas, ou seja, se é impossível que as premissas sejam verdadeiras e a conclusão falsa.

Por exemplo, a inferência das premissas "todos os homens são mortais" e "Sócrates é um homem" para a conclusão "Sócrates é mortal" é dedutivamente válida. Um argumento é sólido se é válido e todas as suas premissas são verdadeiras. Alguns teóricos definem a dedução em termos das intenções do autor: tem que ter a intenção de que as premissas ofereçam apoio dedutivo à conclusão. Com a ajuda desta modificação, é possível distinguir o raciocínio dedutivo válido do inválido: é inválido se a crença do autor sobre o apoio dedutivo é falsa, mas mesmo o raciocínio dedutivo inválido é uma forma de raciocínio dedutivo, com artigos de revista indexados sobre o assunto, trabalhos acadêmicos.

### **Estradas e questão ambiental na Amazônia Legal**

Um dos pontos colocados sobre a estrada na Amazônia é suscitada pela questão ambiental, implantadas nos anos de 1970. Como as rodovias federais Manaus - Porto velho e

Santarém-Cuiabá, que brigam para ser asfaltadas sendo que as mesmas aparecem na malha viária da região, e estão permeadas pela questão ambiental com o seu asfaltamento, como é apontado.

As estradas em questão são as BRs 230, 163 e 319. A BR-230 ficou conhecida como Transamazônica e foi criada na década de 1970 com o objetivo de ocupar e colonizar a Amazônia. A BR-163 liga Cuiabá, no Mato Grosso, a Santarém (PA) e é utilizada principalmente para o escoamento da produção de soja. Atualmente ela permanece transitável, exceto no período de chuvas. A mais polêmica, entretanto, é a BR-319, que liga Manaus, no Amazonas, a Porto Velho, em Rondônia. Essa rodovia está abandonada há mais de 20 anos e a obra de pavimentação representa na prática uma re-abertura da estrada. (Além do desmatamento, rodovias na Amazônia geram problemas sociais, p. 2, 2008)

A Transamazônica, ou Rodovia BR-230, surgiu como ideia durante o governo militar de Emílio Garrastazu Médici, em 1970. A construção foi oficializada com a assinatura do Decreto-Lei nº 1106, que criava o Programa de Integração Nacional (PIN), com o objetivo de integrar a economia nacional. As obras tiveram início em 9 de outubro de 1970, com a inauguração de uma placa 6 km de Altamira, no Pará.

Nos anos de 1970 o Brasil começa a busca a integração de todo o território brasileiro, como é o caso das regiões mais distantes como é o caso da região Amazônica Legal, como é colocada, a implantação do modelo rodoviário brasileiro como principal sistema de transporte ocorreu principalmente a partir da década de 1950, com o governo de Juscelino Kubitschek, que incentivou a construção de rodovias em larga escala. O foco no transporte rodoviário foi impulsionado pela expansão da indústria automobilística e pela necessidade de integrar diferentes regiões do país, como é vista a seguir com a rodovia federal Transamazônica.

Figura 4- Geopolítica da Transamazônica



Fonte: Fonte: WIKIPÉDIA. Rodovia Transamazônica. *Wikipédia: a enciclopédia livre*, 2025. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia\\_Transamaz%C3%B4nica](https://pt.wikipedia.org/wiki/Rodovia_Transamaz%C3%B4nica). Acesso em: 11 jun. 2025.

Buscando a coesão territorial, com as áreas mais distantes com a nova capital, que busca a fortalecer o modelo rodoviário para o país, sendo assim. Brasília foi inaugurada como capital do Brasil a 21 de abril de 1960. A construção da cidade começou em 1956 e durou cerca de 4 anos.

Buscando integrar a região, com o restante do território, buscou-se uma conexão com os demais mercados consumidores, com a nova capital do país a cidade de Brasília, onde essa via se espria com todas as regiões do país, buscando a integração das regoes do país, como vemos na citação acima a incorporação desses mercados consumidores ao restante do território (Castro; Evangelista; Souza, p. 29, 2023)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As estradas resultam o seu funcionamento na Amazônia remate-se a questão ambiental, sendo que as mesmas chegam a ser implementadas nos anos de 1970 buscando a coesão territorial, com as áreas mais distantes do território, que tende a ter o modelo rodoviaria.

Sendo a questão ambiental, relacionada de forma direta com o funcionamento das estradas na Amazônia, sendo que o debate se relaciona com o asfaltamento das estradas existentes na região.

Portanto, o debate sobre estradas na Amazônia Legal é necessário para o desenvolvimento da região e todos os tipos de fluxos, no escoamento da região, que não pode

ser centrada só pela questão ambiental, sendo que essa questão é fundamental, na ativação dessas vias.

## REFERÊNCIAS

**Além do desmatamento, rodovias na Amazônia geram problemas sociais.** Disponível em: <file:///C:/Users/danis/Downloads/amaz%C3%B4nia-org-BR-319.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2025.

**CASTRO, Aline Edilane Ribeiro; EVANGELISTA, Diego Roque; SOUZA, Sebastião Perez.** Geopolítica e a Rodovia Transamazônica. *Revista Geopolítica Transfronteiriça*, v. 7, n. 2, 2023.

**FEARNSIDE, Philip M.; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro.** BR-319: a rodovia Manaus–Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. *Novos Cadernos NAEA*, v. 12, n. 1, p. 19–50, jun. 2009.

**OLIVEIRA NETO, Thiago.** As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. *Confins: Revue Franco-Brésilienne de Géographie*, n. 501, p. 1–15, 7 set. 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/21176>. Acesso em: 11 jun. 2025.

**OLIVEIRA NETO, Thiago.** Rodovias na Amazônia e as mudanças recentes na circulação regional. *Revista Tamoios*, São Gonçalo (RJ), ano 16, n. 3, p. 63–84, jul./dez. 2020.