

## A Geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319

*Thiago Oliveira Neto<sup>1</sup>*

### Resumo

O objetivo desse artigo é apresentar uma gama de reflexões sobre a rodovia BR-319, que interliga às cidades de Manaus e de Porto Velho. Construída nos anos 60 e 70 estava diretamente inserida no projeto de integração do território nacional através das vias de circulação que materializavam a vontade política do Estado na perspectiva de estabelecer uma comunicação terrestre no interior da Amazônia, constituindo-se numa forma de unir o território, integrando-o ao país e, simultaneamente, mantendo a mobilidade regional. Esta rodovia foi interrompida no primeiro biênio após o fim do regime militar, em decorrência da ausência de manutenção, que comprometia o tráfego desde o final da década de 80. É nos últimos anos o Estado traz à tona a discussão referente à reconstrução do único elo existente entre a cidade de Manaus e o sistema viário nacional.

**Palavras-chave:** BR-319; Amazônia; Integração Regional; Rede de Transportes.

### Resumen

El objetivo de este trabajo es presentar una serie de reflexiones sobre la carretera BR-319 que une las ciudades de Manaus a Porto Velho. Construido en los años 60 y 70 se insertan directamente en el proyecto de integración del territorio nacional a través de los pasillos de materialización de la voluntad política del Estado con el fin de establecer una comunicación por tierra en el Amazonas, que constituye una forma de unir el territorio que se integra al país, mientras que el mantenimiento de la movilidad, esto interrumpe los dos primeros años después del fin del régimen militar debido a la falta de mantenimiento que afecta al tráfico a finales de los 80, en los últimos años el Estado nos lleva a una discusión sobre la reconstrucción de existente único vínculo entre Manaus y el sistema nacional de carreteras.

**Palabras clave:** BR-319; Amazonas; Integración Regional; Red de Transportes.

### Introdução

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.

A criação dessa 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

<sup>1</sup> Geógrafo. Contato: thiagoton91@live.com

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.

Uma das formas até então pensadas naquele momento era a abertura de rodovias que viabilizassem o acesso às fronteiras políticas e econômicas do país, além de favorecer a colonização de terras na busca de ocupar os anecumenos da Região Norte. 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.

No decorrer da sua construção ocorreram inúmeros empecilhos desde chuvas intensas até pântanos no traçado da rodovia. Apesar desses obstáculos que atrasaram a obra, esta foi concluída após consumir uma quantidade excepcional de recursos.

Nesse artigo abordamos os motivos que acarretaram na ausência de manutenção da BR-319, até seu abandono no final dos anos 80, deixando-a intrafegável a veículos de carga e de passeio, e isolando a cidade de Manaus e toda a porção norte da Amazônia Ocidental com o estado de Rondônia.

Na atualidade, a proposta de pavimentação da rodovia é polêmica em decorrência das questões ambientais que viriam da interligação do arco do desmatamento a uma porção relativamente preservada da floresta amazônica.

### **A BR-319 e a geopolítica rodoviária na Amazônia**

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. Para tanto, nos amparamos em três principais nomes da geografia política/geopolítica que retratam o tema da circulação no território: Friedrich Ratzel, Camille Vallaux e Otto Maull.

A estratégia do Estado, para 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 modo semelhante, 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.

Para Camille Vallaux, a circulação se constitui em novas redes de relações que detêm uma relevância política, que parte da própria ideia de segurança das fronteiras, além disso, as vias contribuem para reduzir as distâncias absolutas, sobretudo alterando o padrão tempo-espço, além de estabelecer uma rede de comércio que não deixa de ser uma estratégia estatal (COSTA, 1992, p. 48).

Otto Maull (1960, p. 97-101) interpreta que o Estado Nacional que consegue possuir meios de comunicação estabelece o domínio territorial, de tal forma que os Estados Nacionais buscam superar os obstáculos naturais constituindo o domínio do território e a manutenção da organização perante o sistema de comunicação .

No Brasil, a Escola Superior de Guerra (ESG) buscou interpretar e elaborar estratégias militares e políticas, com auxílio de geopolíticos militares como Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos, que assimilaram alguns dos fundamentos teóricos já mencionados acerca das redes de circulação, e subsidiando posteriormente a formulação de políticas territoriais, principalmente no espaço amazônico, considerada até então um vazio demográfico.

De acordo com Miyamoto (1995, p. 110), a doutrina que se constituiu no binômio segurança e desenvolvimento formulada pela ESG vai se concretizar quando do golpe militar de 1964, quando o estamento militar assume o controle do aparelho de Estado e procura colocar em prática o modelo de desenvolvimento econômico visando fortalecer o poder nacional.

Golbery do Couto e Silva fundamentou as concepções de Segurança Nacional, buscando resguardar o território nacional, e apresentou um plano geopolítico que se aplicaria em todo o território visando a proteção, ao mesmo tempo em que se realizava tentativas de ocupação dos anecumenos (MIYAMOTO, 1995, p. 98). Na visão de Golbery, a estratégia nacional consistia em dois aspectos: a integração e valorização espacial atrelada ao expansionismo para o interior, efetivando a ocupação e o desenvolvimento econômico.

A circulação se tornou um dos maiores feitos realizado pelo governo militar nos anos 70 na Amazônia, essa necessidade do ponto de vista da geopolítica se caracteriza pelo “controle dos meios de comunicação tanto para escoar a riqueza como para unir o território, integrando o país, além de garantir a sua própria soberania e segurança” (MIYAMOTO, 1995, p. 148).

Ainda de acordo com Miyamoto (1995, p. 146), os meios de comunicação são o sistema nervoso do Estado que passa a estabelecer um domínio sobre uma determinada área. No território brasileiro, o Estado considerou as regiões fronteiriças como zonas de Segurança Nacional.

A vertebração do território buscava alcançar um processo de integração dos espaços vazios, sendo um dos lemas das políticas brasileiras na metade do século XX. Meira Mattos ressalta da seguinte forma:

Os brasileiros contam já com uma rede rodoviária que foi projetada para apoiar ou mesmo substituir o sistema fluvial. A certeza de quem sairá vitorioso dessa luta contra um território hostil, despertando as energias adormecidas através da colonização e do povoamento (1975, p. 81).

O geopolítico chama atenção ao que foi considerado um dos maiores problemas do Brasil, *um país grande e vazio*, e ainda ressalta:

A primeira observação que salta aos olhos é a da precariedade da articulação continental com nossos vizinhos, particularmente nas partes norte e noroeste onde essas fronteiras são mais extensas e despovoadas; em suma a precariedade de articulação terrestre com os nossos vizinhos amazônicos (MATTOS, 1977, p. 90).

Com essa reflexão nasceu o projeto das rodovias amazônicas visando interligar essa região ao planalto central brasileiro e à área geopolítica de "manobra central" (triângulo São Paulo-Rio-Belo Horizonte). Essa rede de rodovias já interligava as cidades de Belém, Brasília, Cuiabá, Porto Velho, Manaus e Boa Vista (MATTOS, 1977, p. 92), 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.

Outro fator preponderante para a abertura de rodovias na Amazônia foi ampliar as áreas de povoamento, que historicamente se procedeu de uma forma mais significativa no litoral e nas Regiões Sul e Sudeste.

Para Costa, o Estado privilegiou o setor de transportes, especialmente as rodovias que foram instrumentos capazes de estimular a integração do território e de constituir uma estrutura básica naquilo que ficou conhecido como integração nacional (1996, p. 52-68).

O setor de transporte foi uma das prioridades do Estado brasileiro no século XX, sendo divulgado amplamente em revistas, jornais e diversos livros. A construção das rodovias na Amazônia requereu além de verbas, técnicas de engenharia e tempo, justificadas para favorecer o acesso à nova fronteira de recursos.

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).

Inicialmente a construção da rodovia Manaus-Porto Velho foi considerada inviável em estudos preliminares realizados nos anos 50, argumentado que a rodovia iria passar em lugares pantanosos e de inundações periódicas na área entre o Porto do Careiro e o Paraná do Arará, sendo necessário construir aterros para elevar o nível do greide que corresponde à pista de rolagem em 2 metros acima das cotas média das máximas registrada ao longo de 60 anos, buscando deixar a rodovia trafegável no inverno (FREIRE, 1985, p. 74-75)<sup>2</sup>. Vastas áreas da Amazônia se caracterizam pelas várzeas, e o trajeto da rodovia passava entre dois rios, o Madeira e o Purus, correspondendo a uma área de 131.440 km<sup>2</sup> (RESENDE, 1973, p. 23).

<sup>2</sup> A capa do *Jornal Acrítica* destaca: *Entraves à Manaus-Pôrto Velho comeram aparecer*. O texto descreve a situação da ideia da construção da BR-319. A ideia da construção logo foi abandonada, apesar da relevante importância para a Amazônia. Se fala na inviabilidade da estrada Manaus-Pôrto Velho, cujo projeto atestava sua inviabilidade diante dos vários bilhões de cruzeiros antigos necessários "A gigantesca obra que vem sendo acalentada como a "menina dos olhos" da gestão governamental, já encontra fortes opositores atuando nas cúpulas federais para impedir a execução da obra. Eis o que publicou o "Jornal do Brasil" em sua edição de ontem: INVIABILIDADE – um estudo de viabilidade sobre a vantagem da construção da estrada Pôrto Velho-Manaus foi feito no Gôverno Kubitschek, por uma firma particular. A idéia da construção da estrada foi logo abandonada, não apenas devido as conclusões do estudo como também o fato de ser o Rio Madeira – que liga as duas cidades perfeitamente navegável. Cerca de 300 quilômetros do traçado – dizia o estudo – atravessariam região alagadiça. E os restantes 500 tinham os sinais típicos de que atravessavam também áreas pantanosas. Agora com um novo estudo de viabilidade pronto, ao preço de 6 milhões de cruzeiros novos, 14 vezes mais que o pago normalmente pelo DNER, volta a cogitar a construção da estrada. O novo estudo considera alagadiços apenas 30 quilômetros de percurso a partir de Manaus. Os restantes 770 quilômetros ficarão à responsabilidade da fiscalização. Conclui ainda, o estudo dizendo que o custo da estrada será de 150 milhões de cruzeiros novos, mas a olho nu qualquer um sabe que não será jamais inferior a trezentos milhões de cruzeiros novos. A concorrência foi aberta sem ouvir o Conselho Rodoviário Nacional como a lei manda. O Diretor do DER do Amazonas, um coronel reformado, certamente vai rever ao caso com senso de responsabilidade, nosso País tem coisa mais urgente e prioritárias a fazer." (ACRÍTICA, 24/04/68, p. 1).

A construção da rodovia federal ficaria sob responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), sendo delegada ao Departamento Estadual de Rodagem do Amazonas (DER-AM) em 1966 (REBELO, 1973, p. 140). O início das obras ocorreu a partir de 15 de junho de 1968 (ACRÍTICA 24/01/1968, p. 8). A construção é destacada pela revista *Veja* em uma matéria intitulada “A selva asfaltada”, no ano de 1969, explicando as dificuldades no início da construção. O reflexo das obras na paisagem amazônica se caracterizou por uma faixa desmatada ao longo do trajeto da rodovia, além disso, foram realizadas escavações para retirar material para aterrar e elevar o nível da pista. (Figura 1b-c).

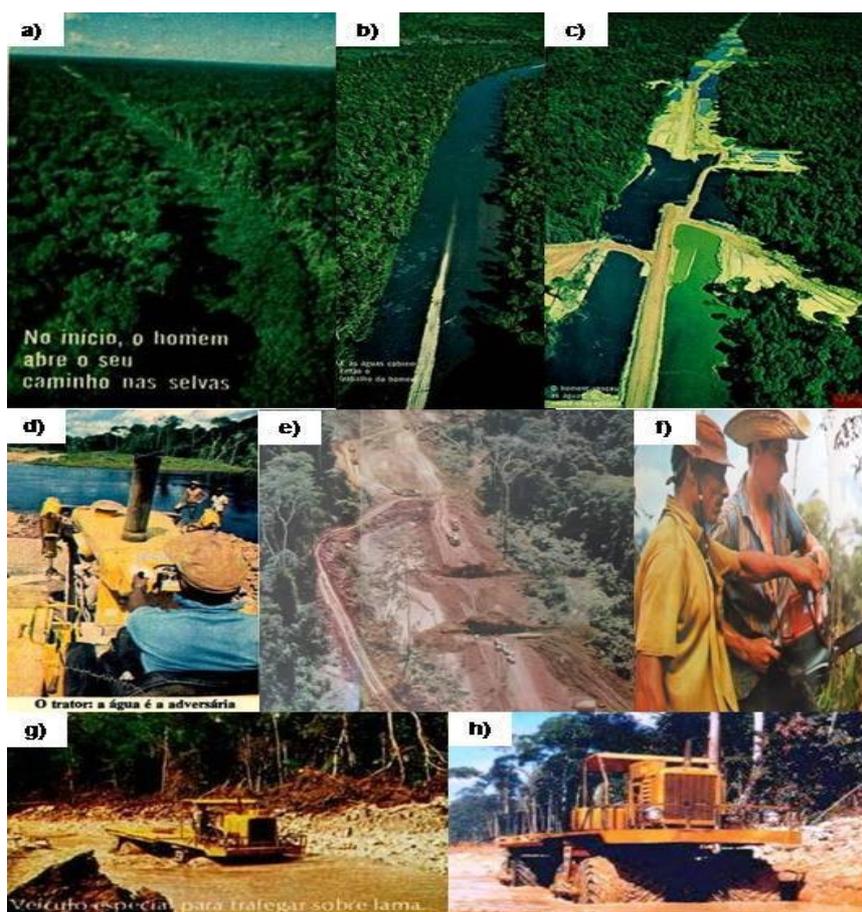
As chuvas e as cheias dos rios paralisaram as obras de aterro diversas vezes, e no período de menor precipitação pluviométrica e de vazante dos rios os trabalhos de terraplanagem reiniciavam e ocorria a colocação de bueiros (Figura 1e) “que no total soma-se em 1200” (FREIRE, 1985, p. 83), na busca de propiciar vazão d’água acumulada nas margens.

Durante os trabalhos de construção da rodovia BR-319, realizou-se o desmatamento de vários quilômetros ao longo do traçado da mesma (Figura 1f), cujo objetivo era deixar livre o caminho para as máquinas executarem a terraplanagem. Além das obras de aterro para elevar o nível da pista<sup>3</sup>, obras de acesso às margens dos rios (Figura 1d) eram concretizadas para facilitar o acesso entre o rio e a rodovia, que posteriormente ocorreu com o uso de *ferry boats* denominadas de balsas.

Em alguns casos o deslocamento no inverno (época das chuvas) era realizado com o auxílio de máquinas especiais<sup>4</sup> que conseguiam transpor os atoleiros (Figura 1g-h), onde partes das obras de aterro que corresponde à elevação do *greide* não estavam concluídas.

---

<sup>3</sup> Um milhão de metros cúbicos de terra foram mensalmente movimentados, na construção. (ACRÍTICA, 03/07/1973, p. 6).



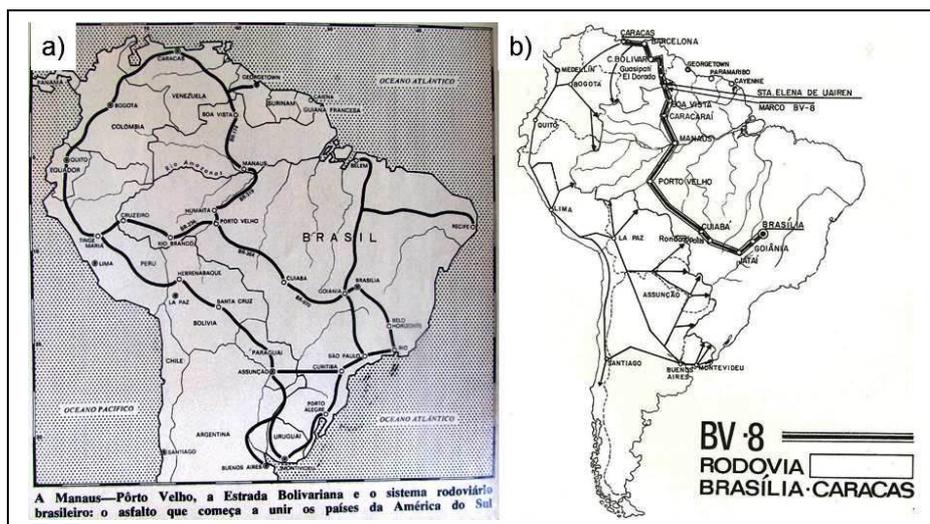
**Figura 1.** a) Caminho aberto na floresta Amazônica antes da construção da BR-319; b) e c) Construção da BR-319. Fonte: Veja (25/06/1969, p. 24-25); d) Bulldozer realizando aterro nas margens do rio para facilitar o acesso dos veículos às balsas. Fonte: Veja (25/06/1969, p. 27); e) Vista das obras de aterro da BR-319 e da colocação de dois bueiros. Fonte: Manchete (02/1973 pp 67-68); f) Homens utilizando motosserras para retirar árvores ao longo do traçado da BR. Fonte: Manchete (02/1973 pp. 52-53); g) e h) Veículo especial usado para transportar os atoleiros e permitir aos trabalhadores chegarem ao local das obras. Fonte: Veja (31/03/1976, p. 18).

Para manter um traçado retilíneo entre Manaus e Porto Velho para reduzir o percurso, a estrada se sobrepôs a inúmeros rios importantes como o Solimões, Igapó-Açú, Castanho, Tupana, Jutaí, Araçá, Fortaleza, Madeira, entre outros cursos d'água que totalizam mais de 30 (FREIRE, 1985, p. 21), sendo que em diversas vezes se requereu o uso de balsas para realizar a travessia do rio.

Um dos graves problemas durante a fase de pavimentação foi a ausência de brita na região entrecortada, além disso, a única pedreira ativa próxima da obra encontrava-se em Moura, distante 250 km da cidade do Careiro da Várzea. A distância associada ao período em que o traçado ficava praticamente submerso durante 6 meses, resultou na constituição de estoques da matéria prima.

<sup>4</sup> Foi necessário à técnica clássica da engenharia e a criatividade, para o surgimento de máquinas e instrumentos inéditos, devido às necessidades singulares da estrada. Ainda, um veículo, antes usado na guerra do Vietnã, pelo exército americano, como transportador de míssil, foi trazido a Manaus-Porto Velho, devido ao seu desempenho perfeito nos solos enlameados. (ACRÍTICA, 03/07/1973, p. 6).

A proposta inicial do Estado brasileiro para a construção da BR-319 era de interligar a capital do Brasil à Venezuela (Figura 2a-b) a partir de rodovias entre Porto Velho-Manaus e Manaus-Caracas, rompendo seu isolamento terrestre e conectando todas as capitais do país. E por final, estabelecer vilas e áreas de contínuos latifúndios e fazendas nas margens da rodovia, o que fazia parte do programa de integração e de colonização da Amazônia.

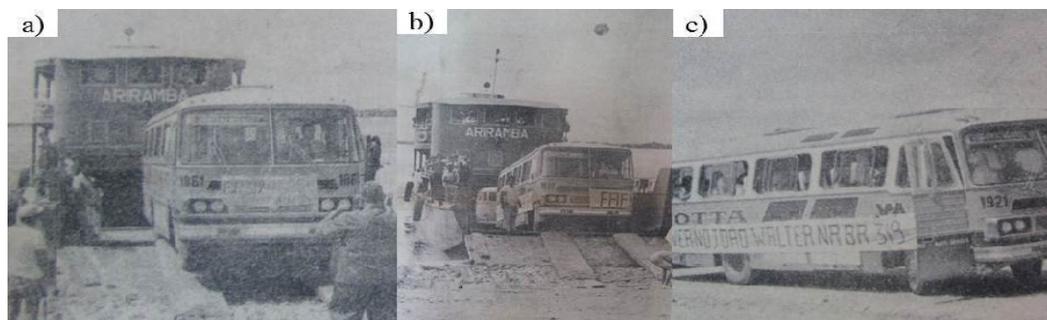


**Figura 2:** a) Ilustração da ligação rodoviária que a BR-319 iria proporcionar. Fonte: Veja (25/06/1969, p. 26); b) Rodovia BV-8, um dos percursos sobre a BR-319. Fonte: (REBELO 1973, p 139).

O conjunto de rodovias denominadas BV-8 se estende por 5758 km (REBELO, 1973, p. 135), e buscava promover a integração regional, nacional e continental (ANDREAZZA, 1974, p. 546). O Ministro dos Transportes Mario Andreazza afirmava que as novas rodovias iriam proporcionar viagens de curta duração e que o sistema viário da Amazônia iria articular com outras redes. Já o ex-diretor do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem DNER, Eliseu Resende, afirmava que as estradas iriam provocar novos fluxos migratórios (RESENDE, 1973, p. 7), numa relação de mobilidade que acompanhava a migração interna no território.

Considerada uma estrada que promovia a integração física do território e uma redução no tempo para chegar às cidades, se articulava diretamente aos projetos de colonização, de comunicações que visavam o acesso à informação proveniente de regiões vitais do país através de rádio, jornais e ligações telefônicas (BECKER, 1982, p. 69) e ao projeto Rondon que atuava na região Amazônica, e que no ano de 1973 realizou uma viagem que levou três dias em um comboio de três ônibus transportando 98 alunos oriundos da Faculdade do Sagrado Coração de Jesus (Bauru-SP) que estavam no curso

de licenciatura curta e fizeram a primeira viagem da cidade de Humaitá até Manaus pela rodovia BR-319 (Figura 3).<sup>5</sup>



**Figura 3.** a) e b) um dos ônibus transportando por *ferry boats* chegando à margem esquerda do rio Amazonas na orla de Manaus, viagem promovida pelo projeto Rondon, considerada uma “viagem pioneira pela Manaus/Porto Velho”; c) ônibus transportando os estudantes.  
Fonte: Acrítica (31/07/1973, p. 6).

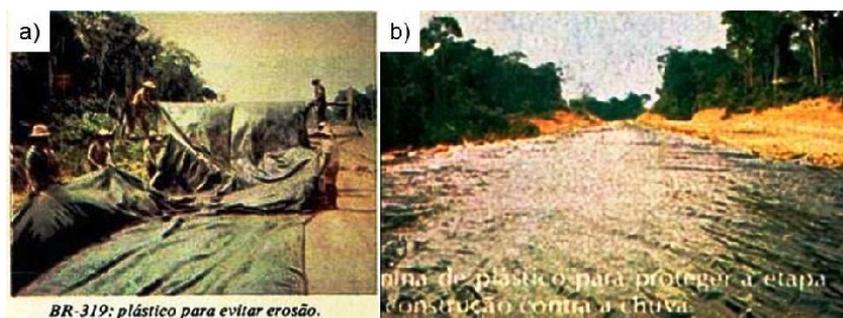
Outro projeto do Estado era o Polo Madeireiro BR-319, que consistia na retirada de madeira ao longo da rodovia numa faixa de terras entre os rios Purus e Madeira, iniciativa que seria desenvolvida junto com o setor privado (REIS, 1975, p. 22), porém não chegou a ser implementado.

No decorrer da construção inúmeras dificuldades surgiram tais como as chuvas que atrasavam as obras da rodovia, e para proteger o solo recém-terraplanado foram utilizadas lonas<sup>6</sup> para cobri-lo, evitando que o mesmo ficasse encharcado ou ocorresse erosões (TECNOLOGÍSTICA, 07/2007, p. 67) (Figura 4a-b).

<sup>5</sup> A relevância do projeto Rondon é esboçada pela mídia local da seguinte forma: "A operação Rondon que busca a integração nacional através da juventude universitária (...)" (ACRÍTICA, 02/01/68, p. 3). E ainda, "[...]Projeto Rondon, que se destina levar desenvolvimento às partes mais longínquas do país, prestando assistência médica-medicamentosa às populações ribeirinhas dos rios Solimões e perus combatendo as doenças tropicais." (ACRÍTICA, 04/01/68, p. 4). De acordo com Becker, o projeto consistia em um movimento espontâneo da juventude universitária, e procura, de um lado, a conscientização quanto à realidade do país através de estágios, e de outro lado, gerando um fluxo de informação levado à região, através de assistência à população, quer de caráter profissional, quer visando desenvolver o espírito comunitário e as lideranças locais. (1982, p. 70).

Divulgada pelo jornal local da seguinte forma: “Entusiasmos na primeira viagem de ônibus pela BR-319” (ACRÍTICA. 31/07/1973, p. 6), onde um dos objetivos da comitiva era mostrar “a realidade da BR-319 e que de Manaus já se pode ir a São Paulo, Guanabara e outros Estados através de rodovias” (ACRÍTICA. 30/07/73, p. 5).

<sup>6</sup> A intensidade das chuva que caíam sobre a região obrigou ao uso de um plástico para abrigar a estrada durante o tempo exato em que chove, plástico este desenrolado através de uma máquina que foi criada pelos engenheiros construtores, num método reportado à época como inédito em todo o mundo. (ACRÍTICA, 03/07/1973, p. 6).



**Figura 4:** a) Operários colocando lonas na busca de proteger o leito da estrada contra as chuvas constantes. Fonte: *Veja* (12/03/1975), p 62; b) Quilômetros de lonas sobre o solo que estava prestes a receber pavimento. Fonte: *Veja* (31/03/1976), p 18.

A obra demorou oito anos para ficar pronta, acima do prazo que foi estimado no final dos anos 60. Em uma matéria da revista *Veja*, de setembro de 1970, “Transamazônica: a prática de uma epopéia”, demonstra o posicionamento crítico do coronel Carlos Aloysio Weber que questionava se as rodovias do PIN eram economicamente viáveis:

[A rodovia] Pôrto Velho-Manaus [é] obra fantástica, com 300 de seus 846 km sobre alagados, atualmente a 500 km da conclusão. Um consórcio de economistas em 1968 concluiu que a rodovia era “economicamente inviável”. A menos que fosse ligada a um plano de colonização de suas margens, onde se plantariam – sugeria-se. Quase como um desafio para a mata amazônica – palmeiras africanas. As colônias agrícolas ainda não surgiram, por falta de dinheiro. Mas a Pôrto Velho-Manaus vai bem, embora atrasada nos seus prazos e gastando um bocado quase 100% a mais do que o previsto (*VEJA*, 02/07/1970, p. 28).

Por outro lado, um informe especial do Governo do Amazonas durante a administração do Governador João Walter de Andrade, demonstra o entusiasmo referente às obras rodoviárias caracterizadas pela afirmação: “Manaus por terra já não é um sonho” (*VEJA*, 12/03/1975, p. 51-69). A matéria ainda afirma que parte dos investimentos destinados às obras rodoviárias era originário do Banco do Estado do Amazonas, se configurando em investimento de caráter regional<sup>7</sup>, porém, investimentos nacionais e internacionais<sup>8</sup> também foram utilizados para concluir a BR-319 (Figura 5).

<sup>7</sup> “O repasse de 40 milhões de marcos para a construção da rodovia Manaus-Porto Velho (...) Na área de transportes, o Governo do Estado trabalhou em colaboração com o governo Federal em seu Programa de Integração Nacional. O Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas (DER/AM) concluiu os trabalhos de construção e pavimentação da BR-319, que liga Manaus a Humaitá, numa extensão de 650 km, e está executando o asfaltamento do trecho Humaitá-Porto Velho, com 220 km. São enormes os benefícios que a BR-319 (Manaus-Porto Velho) trará às atividades econômicas do Estado. Ela é sobretudo o elo de integração da capital amazonense à extensa rede rodoviária nacional.” (*VEJA*, 12/03/75, pp. 51-70).



A Amazônia tem um recado para todos os brasileiros:  
Bem-vindos a Manaus. E venham por terra<sup>8</sup>. Está pronta a BR-319, Manaus-Porto Velho.

**Figura 5:** Divulgação da conclusão da BR-319, inaugurada em 27 de março de 1976.  
Fonte: Veja (31/03/1976 p 18).

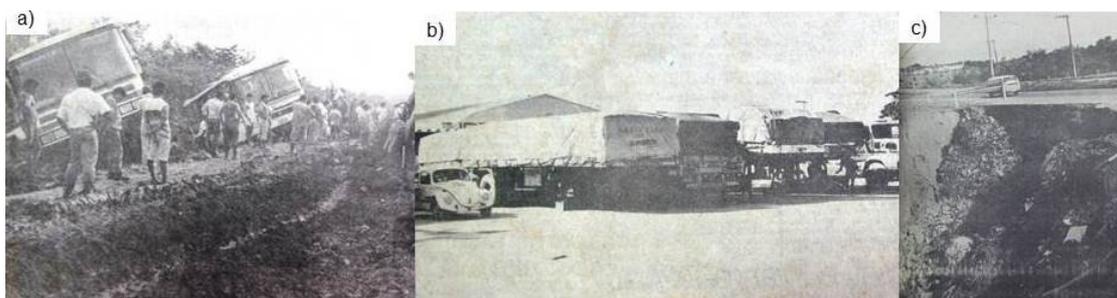
Um dos objetivos da construção da BR-319 era o estabelecimento “da ligação da capital amazonense com o restante do país” facilitando a chegada das mercadorias oriundas de São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná e de outros Estados para a capital da Zona Franca (SALLES, 1985).

Entretanto, a circulação na rodovia Manaus-Porto Velho foi diminuindo conforme as condições de trafegabilidade ficavam restritas em decorrência da ausência de manutenção, que de início era de forma periódica e foi ficando rarefeita por razões financeiras, até que o desgaste total da pavimentação comprometeria o tráfego no final dos anos 80.

### **Desestruturação da BR-319 nos anos 80**

Uma década após a inauguração, a rodovia já apresentava inúmeros problemas que afetavam diretamente o fluxo de veículos que perpassavam pela mesma, e em pouco tempo a rodovia se constituiu numa via intrafegável aos veículos, apresentando problemas para o escoamento de mercadorias e o ir e vir das pessoas entre a cidade de Manaus e as demais cidades conectadas com a rodovia (Figura 6).

<sup>8</sup> "BID financia Estradas Para a Região: O diretor do DNER Eliseu Resende, *assinará hoje em Washington os documentos de crédito de 35 milhões de dólares destinados à complementação de três estradas vitais no Brasil, duas delas e a BR-364 e a BR-319.*" (ACRÍTICA, 13/09/1968, p. 9).



**Figura 6.** a) ônibus atolados na BR-319. Fonte: Acrítica 18/05/89, p. 6; b) 300 carretas paradas no antigo pátio da Ceasa. Fonte: Acrítica (27/06/1989, p. 1); c) erosões criam “buracos” na rodovia. Fonte: Acrítica (14/04/1988, p. 6).

A desestruturação da BR-319 ocorreu por vários motivos. Jornal da época aponta que um dos fatores que levaram a torná-la intrafegável fora o fato de ter sido construída sobre galhos de árvores, de forma que “nunca terá perfeitas condições de tráfego (ACRÍTICA, 30/03/76, p. 5). Segundo a mesma fonte, os interesses políticos e particulares mobilizados em torno do transporte fluvial em *ferry boats* também teriam contribuído ao abandono da rodovia (ACRÍTICA, 22/04/88, p. 10). Ainda, um dos fatos intrigantes referente aos motivos que levaram a torná-la intrafegável foi à retirada misteriosa de vários quilômetros de pavimento da rodovia por uma construtora, assim relatado por vários moradores e autoridades que vivenciaram esse acontecimento.

Outro fator apontado foi o excesso de peso dos caminhões que transportavam mercadorias entre as cidades de Porto Velho e Manaus, “resultando na deterioração na pista” (ACRÍTICA, 20/04/88, p. 8). Esse fator associada aos estragos provocados pelas “fortes chuvas que caem quase diariamente sobre a região interflúvio do Purus-Madeira” (FREIRE, 1985, p. 87), parece ter sido decisivo para a deterioração da rodovia.

Outro fator relevante foi a crise do Estado brasileiro no final dos anos 80, limitando os investimentos em infraestrutura, inclusive em manutenção de rodovias (ACRÍTICA, 21/04/88, p. 1).

O “baixo” movimento de cargas na rodovia em comparação com outros modais possivelmente esteja associado às melhores condições de outras rodovias que compõem o BV-8, entre essas a BR-364, pavimentada em 1984, entre os estados o Mato Grosso e Rondônia, num trajeto de 1442 quilômetros, e a BR-174, que interliga a cidade de Manaus até a fronteira com a Venezuela, pavimentada em 1998. A BR-319 funcionava quando as outras rodovias do BV-8 estavam em condições precárias de tráfego, mas quando as demais rodovias foram pavimentadas, a Manaus-Porto Velho estava num processo avançado de deterioração.

## A reestruturação da BR-319

Tentativas de reabertura da BR-319 ocorreram nos anos 90 através de programas de infraestrutura do Governo Federal. No governo de Fernando Henrique Cardoso, foram lançados o Brasil em Ação, em 1996, e o Avança Brasil, em 1999, porém a rodovia não sofreu ação necessária para deixá-la trafegável. É apenas na primeira década do século XXI, que é firmando um contrato com a construtora Gautama, mas as irregularidades no termo de cessão de contrato (TECNOLOGÍSTICA, 2007, p 78), e os impactos ambientais como desmatamento (ALBUQUERQUE, 2007), paralisaram as obras. que posteriormente foram delegadas ao Exército que ficou responsável em recuperar a rodovia.

Nos últimos anos se intensificaram os planos de restauração da rodovia, o que foi amplamente divulgado pela mídia, porém a conclusão das obras prevista inicialmente para 2013 (PAULO, 2010) não se confirmou em decorrência de "problemas ambientais", que ainda hoje se tornam um empecilho<sup>9</sup>.

Parte substancial das críticas que surgiram quando do anúncio da restauração da BR-319 se referente ao possível desmatamento que possa ocorrer ao longo da rodovia, sendo um dos maiores críticos o ex-ministro do meio ambiente Carlos Minc, que analisou a reconstrução numa perspectiva ecologista, se colocando contrário à execução de obras rodoviárias na Amazônia. Em seu mandado de ministro elaborou exigências rigorosas para essa obra, enquanto implantava 26 unidades de conservação na região da rodovia e mais seis barreiras do Exército e três da Marinha nos rios (BBC, 2009). Essa securitização da rodovia lembra uma segurança na fronteira, ou seja, uma vigilância na fronteira de recursos naturais.

O Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) que entrava a obra refere-se ao último segmento da rodovia a ser reconstruído do Km 250 ao Km 655,7, num total de 405,7 km (UFAM, 2009b, p. 8-36).

Carlos Minc em sua crítica pela opção rodoviária do Estado brasileiro, apontou a utilização e construção de uma ferrovia para substituir a rodovia, uma ideia próxima do que foi apontado nesse RIMA (UFAM, 2009). Aimberê Freitas propôs a ligação de Manaus a Georgetown por ferrovia, e de Manaus a Humaitá também pelo mesmo modal, ainda que ressalte que a recuperação "não vai agravar a agressão ao meio ambiente como pensam os ecologistas" (NEGÓCIOS DA AMAZÔNIA, 2010, p. 38).

---

<sup>9</sup> A suspensão do licenciamento ambiental das obras, em 2008, ocorreu em decorrência de medidas ambientais, tais como a criação de unidades de conservação (WWF, 2008), ocasionando atraso nas obras de pavimentação.

Outro crítico da ação governamental de reabertura da rodovia é Philip M. Fearnside, pesquisador do INPA, que afirma que a pavimentação pode provocar um alargamento do "arco do desmatamento" que atualmente se restringe ao sul do Amazonas. O caminho da rodovia se caracteriza pela preservação da fauna e flora, atribuído pelo pesquisador ao seu abandono, que constitui uma barreira à migração e ao avanço do desmatamento nas terras devolutas que margeiam a rodovia<sup>10</sup>.

O receio do desmatamento parte da existência de rodovias secundárias estaduais que se conectam à Manaus-Porto Velho, tais como: AM-254, que parte da BR-319 até a cidade de Autazes; AM-354, que se inicia próximo a Careiro Castanho e termina em Manaquirí; AM-364 que interliga a BR-319 ao rio Madeira próximo a cidade de Manicoré e que se encontra parcialmente abandonada<sup>11</sup>. Outras rodovias que não foram implementadas pelo Estado do Amazonas, e que se forem abertas podem provocar desmatamento de áreas ainda preservadas, são: AM-360, que deveria interliga a BR-319 até a cidade de Novo Aripuanã e que tem acesso rodoviário com a BR-230 através da AM-174; e AM-366, que interligaria a cidade de Tapauá a BR-319 (FEARNSIDE e GRAÇA, 2009, p. 42-43). Se não houver um plano de gestão do território para as atuais unidades de conservação, possivelmente ocorra um desmatamento dessas áreas circundantes as rodovias.

Fearnside afirma que as obras das usinas hidrelétricas em Rondônia associadas ao acesso rodoviário para Manaus podem provocar uma migração para outros locais da Amazônia Ocidental, tais como Roraima (FEARNSIDE *et al* 2009, p. 211).

Assim, os empreendimentos rodoviários estão entre as principais causas de desmatamento, porém foi quando esses acessos rodoviários foram associados aos incentivos e projetos de colonização que surgiram esses focos de desmatamento, como ocorreu na BR-364, tendo incentivos governamentais para a prática da agricultura e pecuária que estão diretamente ligados ao setor do agronegócio (BARNI, 2009, p. 20-61).

Por outro lado, os impasses ambientais na obra de repavimentação da rodovia já resultaram em um gasto adicional de 76 milhões de reais, “desde 2007, três versões de

---

<sup>10</sup> Por sua vez, diante desse desinteresse público em concluir a obra, é apontado que a divulgação da restauração ter-se tornado um simples elemento de campanha eleitoral (FEARNSIDE e GRAÇA, 2009, p. 20-23).

<sup>11</sup> Rodovia AM 364 corresponde ao projeto de interligar as cidades de Cáceres e Vilhena no Estado de Rondônia entrecortando o Estado do Mato Grosso até chegar a Manicoré no Amazonas e dela até o entroncamento com a rodovia BR-319 seguindo pela mesma até a fronteira com a Venezuela numa extensão de 2711 km. Fonte: DNIT.

estudo de impacto ambiental foram apresentados ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis IBAMA” (VALOR, 2013).

Atualmente o projeto de pavimentação de 405,7 km da BR-319 prevê uma Estrada Parque (EP), que compreende áreas com o propósito de preservação. De acordo com Dutra *et al*, a EP engloba alternativas para uma imensa área ou zona protegida, tendo restrições ao aumento do processo de ocupação dessas áreas, possuindo posto de pedágio, restrições para o tráfego de caminhões, controle especial de cargas perigosas tais como elementos tóxicos e sinalização do percurso (2008, p. 167-168). A consolidação da EP a partir da institucionalização das Unidades de Conservação UCs torna-se um ambiente favorável ao ecoturismo e à preservação ambiental.

O general Jorge Ernesto Pinho Fraxe, atual presidente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) afirma que “uma estrada-parque tem restrição de uso, com controle sobre o transporte de carga e maior ênfase na sua utilização para turismo e lazer”, e atualmente “a BR-319 é forrada por unidades de conservação de um lado e do outro”, ressaltando a importância da rodovia BR-319 para o país (BRASIL, 2013).

Nos últimos anos criaram-se meios para evitar o desmatamento na Amazônia, porém nos anos 70 a prática de criar polos de desenvolvimento, tais como os polos madeireiros na BR-319 (REIS, 1975, p. 22), levaram a um processo de desmatamento de uma imensa área. Na atualidade, a pavimentação pode gerar novos processos de desmatamento nas margens da rodovia, e o Estado em contrapartida criou medidas para evitar esse avanço do "arco do desmatamento", impondo uma barreira composta de elementos tais como as UCs Estadual e Federal.

Existe um interesse na recuperação da rodovia que não apenas geopolítico ou de integração territorial, que é o das pessoas que necessitam da estrada buscarem realizar protestos em favor do asfaltamento. Existe também o interesse de grupos empresariais que eram responsáveis pela atuação no segmento de transporte rodoviário interestaduais entre Amazonas e Rondônia durante o período de trafegabilidade. Com a reconstrução total da rodovia, esses grupos retornam a exercer as funções estipuladas na concessão de transporte em rodovias. Dentre essas empresas que atuavam no segmento, estão a Empresa União Cascavel de Transporte e Turismo EUCATUR e a Viação Andorinha.

## Considerações finais

A política de integração territorial está atrelada a consolidação de uma rede rodoviária que simultaneamente se articulava com outros projetos que visavam a integração entre a fronteira econômica e o centro político e econômico do país. Nesse intervalo, buscava-se a consolidação de outro projeto de integração não apenas do Brasil, mas da América Latina, e uma dessas ferramentas seria a rodovia que serpenteia a Amazônia, a BR-319, palco de críticas e de um contexto histórico obscuro.

A consolidação dessa rodovia resultou em alguns problemas, como a migração e impactos ambientais resultantes de diversas ações governamentais, tais como a desastrosa e frustrante ideia de colonização, tida como algo ideal para a região, que na realidade provocou inúmeros impactos sociais e na natureza.

Vale ressaltar que inúmeros empecilhos surgiram e não comprometeram a entrega da rodovia a população do Estado do Amazonas, mas a circulação em todo o seu eixo deixou de existir em um breve intervalo de tempo em decorrência de fatores controversos e ocultos na história até hoje.

Os impactos ambientais da obra da BR-319 ocorreram de forma significativa nos anos 60 e 70. Na atualidade, medidas governamentais realizadas no sentido da preservação da fauna e flora nas margens da rodovia e a polêmica EP vão além da promoção de uma rede de circulação, sem deixar de promover o acesso à várias cidades e favorecer a manutenção das torres e do cabeamento óptico da EMBRATEL.

As hidrovias e a opção rodoviária se constituem em sistemas de transportes, ou seja, redes de infraestrutura. A primeira atua a partir da utilização de *ferry boats* e sob a gestão de grupos empresariais, a segundo se dá com o transporte de cargas em carretas e ônibus de passageiros realizados por concessionárias.

No contexto atual, a recuperação da rodovia BR-319 representa uma conexão entre diferentes espaços e escalas, se constituindo em uma rede interestadual, nacional e internacional, favorecendo uma circulação e comunicação mais ágil dentro do território, vinculado à velocidade e flexibilidade no deslocamento de pessoas e objetos.

As ações de programas governamentais desde o PIN até o PAC, no caso da BR-319, visaram viabilizar essa integração, porém há diferenças notáveis nos objetivos e temporalidades, ainda que ambos façam parte de políticas de Estado.

## Referências

- ALBUQUERQUE, Liege. Por falta de licença, TCU pára obras na BR-319, Estadão, 09 jul. 2007. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,por-falta-de-licenca-tcu-para-obras-na-br-319,47924,0.htm>> Acesso em: 27 out. 2013.
- ANDREAZZA, Mário David. **Perspectivas para os transportes**. Rio de Janeiro: S.D.M.T. 1974.
- BARNI, Paulo Eduardo. **Reconstrução e asfaltamento da Rodovia BR-319: Efeito “dominó” pode elevar as taxas de desmatamento no Sul do Estado do Amazonas**. 2009. Dissertação (Mestrado em Ciências de Floresta Tropicais) - Programa de Pós-graduação Ciências de Floresta Tropicais, INPA, Manaus.
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos**. Rio Janeiro: Zahar, 1982.
- BRASIL. Senado Federal. Senadores vão recorrer a Dilma para viabilizar reconstrução da BR-319. Disponível em: <<http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2013/06/13/senadores-vaorecorrer-a-dilma-para-viabilizar-reconstrucao-da-br-319>> Acesso em: 26 out. 2013.
- CAMARA, Eric. Brucher. Minc: exigências para BR-319 são 20 vezes mais rigorosas. BBC Brasil, 04 dez. 2009. Disponível em <[http://www.bbc.co.uk/portuguese/multimedia/2009/12/091204\\_mincrebc.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/multimedia/2009/12/091204_mincrebc.shtml)> Acesso em 26 out. 2013.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 15ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2012.
- COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: Discurso sobre o Território e o Poder**. São Paulo: HUCITEC, 1992.
- \_\_\_\_\_. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. Contexto. EDUSP, 1996.
- DNIT. Disponível em: <[www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br)> Acesso em: 31 out. 2013.
- DUTRA, Veruska; COLARES, Aracélio; ADORNO, Lúcio Flavo Marini; MAGALHÃES, Keile; GOMES, Kelson. “Proposta de estradas-parque como unidade de conservação: dilemas e diálogos entre Jalapão e a Chapada dos Veadeiros”. **Sociedade & Natureza**, n. 20, v. 1, p. 161-176, jun. 2008.
- 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**, n. 1, v. 12, p. 19-50, jun. 2009a.
- FEARNSIDE, Philip Martin; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro; KEIZER, Willen Hermanus; MALDONADO, Francisco Darío; BARBOZA, Reinaldo Imbrozio; NOGUEIRA, E Euler Melo. 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**, v. 24, n. 2, p. 208-233, 2009b.
- FREITAS. Jorge Manoel da Costa. **A Escola Geopolítica Brasileira: Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos e Therezinha de Castro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2004.
- FREIRE. Maria Amélia Alcântara. **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.
- REIS, Henoch. **Plano de Desenvolvimento do Amazonas: Programa 1975**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1975.

- IANNI, Octavio. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Rio de Janeiro: Vozes, 1979.
- ITAMARATY, Inauguração da pavimentação da BR-174. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/1998/11/23/inauguracao-da-pavimentacao-da-br-174>> Acesso em: 15/10/13.
- MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil: Geopolítica e Destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1975.
- \_\_\_\_\_. **A geopolítica As Projeções do Poder**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.
- \_\_\_\_\_. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- MAULL, Otto. **Geografia Política**. Trad. Ismael Antich. Barcelona: Ediciones Omega Casa Nova, 1960.
- MORAES, Antônio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. HUCITEC-ANNABLUME, 2002.
- MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papirus, 1995.
- NOVA promessa do governo é criar uma estrada-parque. Valor Econômico, São Paulo, 27 set. 2013, Disponível em <<http://www.valor.com.br/brasil/3285404/nova-promessa-do-governo-e-criar-uma-estrada-parque>> Acesso em: 26 out. 2013.
- PASTOR, Lauro. BR-319. In: III Semana da História Militar da Amazônia. Manaus: UFAM. 2013. Entrevista concebida a Thiago Oliveira Neto.
- PAULO, Antonio. Exército assumirá BR 319. Acrítica, Manaus, 15 ago. 2010. Disponível em: <[http://acritica.uol.com.br/noticias/Amazônia-Amazonas-Manaus-BR\\_319-Ministerio\\_dos\\_Transportes-Exercito\\_Brasileiro\\_0\\_317368286.html](http://acritica.uol.com.br/noticias/Amazônia-Amazonas-Manaus-BR_319-Ministerio_dos_Transportes-Exercito_Brasileiro_0_317368286.html)> Acesso em: 26 out. 2013.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.
- RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munique: VII Congresso mundial da federação rodoviária internacional, 1973.
- REBELO, Darino Castro. **Transamazônica: Integração em Marcha**. Rio de Janeiro: CDP-MT, 1973.
- SALLES, Waldemar Batista de. **O Amazonas: O meio físico e suas riquezas naturais**. 5. Ed. Imprensa oficial do Estado do Amazonas, 1985.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2006.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.
- SOUZA, João Mendonça de. **A Manaus Boa Vista**. Manaus: Empresa Oficial do Estado do Amazonas, 1977.
- 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. Caracterização do Empreendimento**. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas UFAM, 2009a.
- 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, 2009b.
- VESENTINI, José William. **Novas Geopolíticas: As representações do século XXI**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2004

WWF, Ministério do Meio Ambiente suspende licenciamento da BR-319, em 26/07/2008. Disponível em: <[http://www.wwf.org.br/informacoes/sala\\_de\\_imprensa/?15520](http://www.wwf.org.br/informacoes/sala_de_imprensa/?15520)> Acesso em: 26 out. 2013

## JORNAIS

AMAZONAS promoverá rota da integração. *Acrítica*, Manaus, 20/06/68. Ano XX, Nº 5354, p. 8.

AMAZONAS na operação Rondon. *Acrítica*, Manaus, 02/01/68. Ano XXIX, Nº 5220, p. 3.

BID financia Estradas Para a Região. *Acrítica*, Manaus, 13/09/1968. Ano XX, Nº 5426, p. 9.

BR-319 foi construída sobre galhos de árvores. *Acrítica*, Manaus, 30/03/1976. Ano XXVI, Nº 9026, p. 5

BR-319 Integração Definitiva da Amazônia Ocidental ao Brasil. *O Jornal*, 27/03/1976. Ano XLV, Nº 14242, p. 3.

CARIJÓ diz que estradas vão integrar o Amazonas. *Acrítica*, Manaus, 24/01/1968. Ano XIX, Nº 5239, pp. 1-8.

CHUVAS dificultam tráfego nas rodovias 174 e 319. *Acrítica*, Manaus, 18/05/89. Ano XL, Nº 14079, p. 6.

ENTRAVES à Manaus-Porto Velho comeram aparecer. *Acrítica*, Manaus, 24/04/68. Ano XX, Nº 5299, p. 1.

ESTRADA paralisa caminhões/300 carretas paradas contabilizam o prejuízo. *Acrítica*, Manaus, 27/06/89. Ano XL, Nº 14118, p. 1-3

ESTUDANTES viajam pela BR-319. *Acrítica*, Manaus, 30/07/73. Ano XXV, Nº 8022, p. 5

GOVERNO tem recursos para reparar BR-319. *Acrítica*, Manaus, 22/04/1988. Ano XXXIX, Nº 13487, p. 10.

MAIOR inflação do século é novo recorde de Manaus. *Acrítica*, Manaus, 21/04/88. Ano XXXVIII, Nº 13486. p. 1.

MANAUS Porto Velho: A conquista da Amazônia. *Acrítica*, Manaus, 27/03/76. Ano XXVI, Nº 9023. p. 10.

MANAUS Porto Velho está acabando. *Acrítica*, Manaus, 23/06/89. Ano XL, Nº 14114, p. 7.

MANAUS-Porto Velho: Um desafio que será vencido muito breve. *Acrítica*, Manaus, 27/07/1973. Ano XXV Nº 8016, p. 6.

OCUPAÇÃO militar da Amazônia já aprovada. *Acrítica*, Manaus, 04/01/68. Ano XIX, Nº 5222, p. 4.

TRANSPORTES: O excesso de peso. *Acrítica*, Manaus, 20/04/88. Ano XXXIX, Nº 13485, p. 8.

98 fazem uma viagem segura pela BR-319/Viagem pioneira pela Manaus-Porto Velho. *Acrítica*, Manaus, 31/07/1973. Ano XXV, Nº 8023, pp. 1-6.

## REVISTAS

MANCHETE, Rio de Janeiro: Bloch, Edição Especial: Amazônia, fev. 1973.

NEGÓCIOS DA AMAZÔNIA. Manaus: Focus, n. 5, 02, mar. 2010. Ferrovia Manaus-Georgetown é solução à ZFM, p. 38-39.

TECNOLOGÍSTICA. São Paulo: Publicare, n. 142, set. 2007. Infra-estrutura: Em algum lugar entre Porto Velho e Manaus, p. 66-78.

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

VEJA. São Paulo: Abril, n. 104, 02, jul. 1970. Transamazônica: a prática de uma epopéia, p. 28.

VEJA. São Paulo: Abril, n. 340, 12, mar. 1975. Informe Especial do Governo do Amazonas, p. 51-69.

VEJA. São Paulo: Abril, n. 395, 31, mar. 1976. Informe da Andrade Gutierrez, p. 18.

VEJA. São Paulo: Abril, n. 837, 19, set. 1984. O Oeste mais perto, p. 88-95.

***Recebido em maio de 2014.***

***Publicado em agosto de 2014.***