O Boletim de Conjuntura (BOCA) publica ensaios, artigos de revisão, artigos teóricos e empíricos, resenhas e vídeos relacionados às temáticas de políticas públicas.

O periódico tem como escopo a publicação de trabalhos inéditos e originais, nacionais ou internacionais que versem sobre Políticas Públicas, resultantes de pesquisas científicas e reflexões teóricas e empíricas.

Esta revista oferece acesso livre imediato ao seu conteúdo, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratizacão mundial do conhecimento.



BOLETIM DE CONJUNTURA

BOCA

Ano II | Volume 4 | Nº 12 | Boa Vista | 2020

http://www.ioles.com.br/boca

ISSN: 2675-1488

http://doi.org/10.5281/zenodo.4247958

BOLETIM DE CONJUNTURA

www.revista.ufrr.br/boca

PREÂMBULOS HISTÓRICOS DA RODOVIA BR-319

Thiago Oliveira Neto[1]

Resumo

A rodovia BR-319 esteve na pauta do governo em tempos históricos distintos e um conjunto de aspectos ocorreram e estão em curso em relação a essa via de ligação entre as capitais regionais de Manaus/AM e de Porto Velho/AM. Nesse contexto, esse texto tem como objetivo apontar quatro aspectos referentes a essa ligação viária com apontamentos sobre a construção, operação dos fluxos, abandono e a reativação da rodovia na segunda década do século XXI. Para fins metodológicos, a pesquisa foi pautada em levantamentos históricos por meio de jornais, livros e revistas, incluindo trabalhos de campo ao longo da rodovia entre os anos de 2014 até 2019. A necessidade de realizar esses apontamentos se faz necessária pelo resgate histórico e as transformações recentes com base em uma análise crítica.

Palavras chave: história, fluxos, rodovia, transformações.

Abstract

The BR-319 highway was on the government's agenda in different historical times and a number of aspects occurred and are ongoing in relation to this connection between the regional capitals of Manaus / AM and Porto Velho / AM. In this context, this text aims to point out four aspects referring to this road connection with notes on the construction, operation of flows, abandonment and the reactivation of the highway in the second decade of the 21st century. For methodological purposes, the research was based on historical surveys through newspapers, books and magazines, including fieldwork along the highway between the years 2014 to 2019. The need to make these notes is necessary for the historical rescue and the recent transformations based on a critical analysis.

Keywords: flows, highway, history, transformations.

INTRODUÇÃO

A ligação entre as cidades de Manaus e Porto Velho possui uma história com mais de 60 anos e ao longo dessas décadas, um conjunto de elementos foram negligenciados pelos estudos históricos e geográficos.

Nesse contexto, buscamos realizar um esforço centrado em investigar o passado recente que possui uma diversidade de elementos históricos e as transformações espaciais com fluxos estabelecidos, suspensos e reativados.

Para realizar uma abordagem que abraçasse os diversos contextos históricos, geográficos e contraditórios em que a rodovia BR-319 está inserida, dividimos o texto em quatro partes: primeiramente abordou-se a construção da rodovia e o contexto geopolítico que pareava na década de 1960; na segunda parte, destacamos a organização espacial dos fluxos, o processo de ocupação e as limitações que a rodovia apresentava aos fluxos viários; na terceira parte destacamos o processo de

[1] Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). E-mail para contato: thiagoton91@live.com

interrupção dos fluxos viários e as lutas sociais estabelecidas em decorrência da intrafegabilidade instaurada no final da década de 1980; por fim, abordamos os elementos que estão vinculados com processo do retorno dos fluxos de forma sazonal ao longo da Manaus-Porto Velho.

A pesquisa realizada foi dividida em duas etapas, uma primeira que constitui em levantamentos bibliográficos e em jornais entre as décadas de 1960 até 2000, realizado nos meses de junho-novembro de 2013 e setembro-outubro de 2020; a segunda etapa consistiu em viagens ao longo da rodovia entre os anos de 2014 até 2019, percorrendo inicialmente o trecho Manaus até a cidade de Careiro Castanho em 2014, Manaus até o Igapó Açu em 2015 e Manaus até Porto Velho entre os anos de 2016, 2017, 2018 e 2019.

Este texto busca complementar a discussão abordada anteriormente em Oliveira Neto (2014), destacando aspectos e contradições não identificadas anteriormente, assim como, a reativação dos fluxos sazonais ao longo do percurso entre Manaus e Humaitá.

GEOPOLÍTICA, IMPASSES E CONSTRUÇÃO

Nas primeiras décadas do século XX diversos planos viários foram elaborados para fins de orientar as políticas de Estado nas décadas seguintes. Os planos, inicialmente, eram compostos por linhas que interligavam todas as regiões do país e alcançava as fronteiras políticas, denotando nesse contexto, um aspecto geopolítico, constituído na integração física com todas as regiões e o acesso às fronteiras.

Os planos viários elaborados consistiam, inicialmente, em traçados ferroviários, e somente a partir do final da década de 1930 que começa a aparecer os primeiros planos rodoviários nacionais, tal acontecimento está atrelado com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER, criação de impostos para arrecadação de recursos e sua destinação em obras rodoviárias e a expansão da indústria automobilística.

Além dessa mudança no planejamento, deve-se mencionar que o planejamento rodoviário nacional atendia a expansão da indústria automobilística, principalmente após a década de 1950, e as rodovias possibilitavam investimentos de forma gradual (RANGEL, 2005), o que permitiu fluxos precários e a ocupação das margens das rodovias para fins de colonização ou de fixação de empreendimentos econômicos. No caso das linhas férreas, os fluxos somente podem ser estabelecidos com a conclusão de boa parte das obras e nem sempre as composições param em diversos lugares.

Alguns elementos da geopolítica possuem uma singela vinculação e devem ser pontuados, pois havia uma necessidade por parte do Estado em estabelecer uma amarração territorial, chegada às

fronteiras que são acessíveis somente pelos rios, romper os arquipélagos econômicos, acesso aos recursos naturais e a necessidade de expansão econômica das atividades capitalistas e a mudança da capital federal. Em todos esses elementos, o componente geopolítico está presente e os maiores expoentes foram Mario Travassos, Meira Mattos e Golbery do Couto e Silva.

Na década de 1950, mais precisamente durante a administração presidencial de Juscelino Kubitschek, um conjunto de obras públicas foram colocadas na ordem do dia como a mudança da capital da federal e a construção de uma rede de rodovias ligando a nova capital com todas as regiões do país.

No final da década de 1950 o governo federal deu início a construção de duas grandes rodovias para fins de articular a nova capital com a região Amazônica, sendo primeiramente aberta a ligação entre as cidades de Brasília até Belém, concluído em 1960, e Brasília até Rio Branco em 1961.

Além dessas duas primeiras rodovias, o governo federal almejava estender a rede de circulação viária até a cidade de Manaus e no final da década de 1950 um estudo foi encomendado pelo governo para verificar a viabilidade econômica e construtiva para a ligação terrestre entre a cidade de Porto Velho até Manaus. No estudo realizado a pedido do então presidente Juscelino Kubitschek, "tiveram o mesmo resultado, desaconselhando a construção da estrada, por se trata de uma região pantanosa" (CORREIO DA MANHÃ, 1968, p. 14).

Em 1967 volta-se novamente a cogitar a construção da rodovia BR-319, desta vez o projeto foi levado a cabo pelo então diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas-DER/Am, tenente-coronel Mauro Carijó (CORREIO DA MANHÃ, 1968, p. 14). No ano de 1967 foram desmatados e feito a limpeza no trecho Humaitá-Manaus de proximamente 300km de 640km a cargo das "empreiteiras a CONSTRAN (São Paulo) e CIB (Rio de Janeiro)", enquanto a empresa LASA foi responsável pelos levantamentos aerofotogramétricos concluídos em 31 de março de 1967, bem como a ESPA – Engenharia de Solos e Pavimentos, além de estudos e de suporte técnico da Stanford Research Institute (JORNAL DO COMMERCIO, 1968a, p. 12).

No ano de 1968, o DER/Am recebeu, em 1° março o projeto "o projeto completo de engenharia (geométrico, geotécnico, pontes, fundações, drenagens, etc) cobrindo uma faixa de 260kms", no dia 30 de junho do mesmo ano foram entregues o projeto dos 366kms e em 31 de dezembro os 193kms restantes sendo que os serviços ficaram "a cargo das empresas Transcon e Sondotécnica" que compuseram o "estudo de viabilidade econômica técnica e econômica da rodovia integrado a um plano de colonização (...) entregue em 30 de abril de 1968, cujos serviços foram contratados em julho de 1967 com o Consórcio Transcon Louis Berger e Stanford Research Institute" com o início oficial das obras em 15 de junho 1968 (JORNAL DO COMMERCIO, 1968b, p. 1) a cargo da construtora Andrade

Gutierrez que venceu a licitação concorrida também pelas firmas Camargo Correa e Mendes Júnior no ano de 1967 (JORNAL DO COMMERCIO, 1967, p. 8).

Apesar do início das obras em 1968, críticas apareceram e um dos maiores expoentes foi do ex-diretor do DNER, Carlos Telles, que em 1960 fez parte da equipe dos estudos iniciais de construção da rodovia e apontou que o "Projeto de rodovia Manaus é considerado lesivo ao interesse do país" (JORNAL DO BRASIL, 1968a, p. 6).

O engenheiro Carlos Telles realizou denúncias e "entrou com uma ação popular na justiça contra o consórcio americano-brasileiro Transcon-Berger, autor do projeto" referente ao estudo de viabilidade que, segundo Carlos Telles, "contraria as mais elementares normas da engenharia: nem ao menos foi feito o reconhecimento detalhado do terreno, ou levantamento topográfico, antes de se fazer a chamada exploração locada" e a "implantação de uma estrada sobre uma região de lagos que se formam na época de inundações" (CORREIO DA MANHÃ, 1968, p. 14).

O mesmo engenheiro ainda destaca que o traçado perpassaria por 300km de áreas alagadas e a ligação com a rodovia Brasília-Acre se daria de forma precária, pois a ligação para o Sul e Sudeste ainda estava em obras, e a ligação pode ser feita pelo rio Madeira e "para cúmulo, concederam a uma só firma de terraplanagem a construção de toda a estrada, através de concorrência pública ilegal" e a defesa de Carlos Telles fez a denúncia de que a "firma Transcon-Berger, [era] inapta e sonegadora da técnica rodoviária na execução dos estudos, projetos e orçamentos da BR-319, Rodovia Manaus-Porto Velho" (JORNAL DO BRASIL, 1968b, p. 10)[2].

Essas críticas foram rebatidas pelos responsáveis, destacando-se os apontamentos de Mauro de Moura Carijó que enfatizou a necessidade de "desfazer as lendas e receios que se transmitiam e se transmite sobre o assunto" e que apesar da existência de rios e áreas alagadas, "os resultados dos trabalhos de campo indicam que a Rodovia Porto Velho-Manaus com uma extensão de 820 quilômetros, terá menos de 1500 metros de pontes, quando os 450 quilômetros da Rodovia Belo Horizonte-Rio tem mais de três mil metros de travessias" (JORNAL DO BRASIL, 1968c, p. 27).

Moura Carijó ainda destacou: que a rodovia teria baixo custo em sua construção, pois estaria traçada no divisor de águas; não haveria competição rodovia-navegação, pois existe uma diferença entre um modal do outro[3]; "a rodovia se desenvolve em terreno de bom suporte, não havendo nenhum caso dos aterros se assentarem sobre terreno de má qualidade. Foram evitados os chamados chavascais (...)";

2 "As fontes a que recorre o denunciante para provar o denunciado são duas: 1 – O testemunho dos engenheiros civis do DNER, Filúvio de Cerqueira Rodrigues e Ivan Paes Leme, respectivamente antigo e atual diretor da Divisão de Estudos e Projetos de Departamento Nacional de Estradas de Rodagem que consideram tecnicamente anti-economica a construção da estrada com parecer oficial, registrando cerca de 300km de áreas inundadas no trecho Manaus-P. Velho, quando a firma Transcon diz ter encontrado apenas 30km". (JORNAL DO BRASIL, 1968b, p. 10).

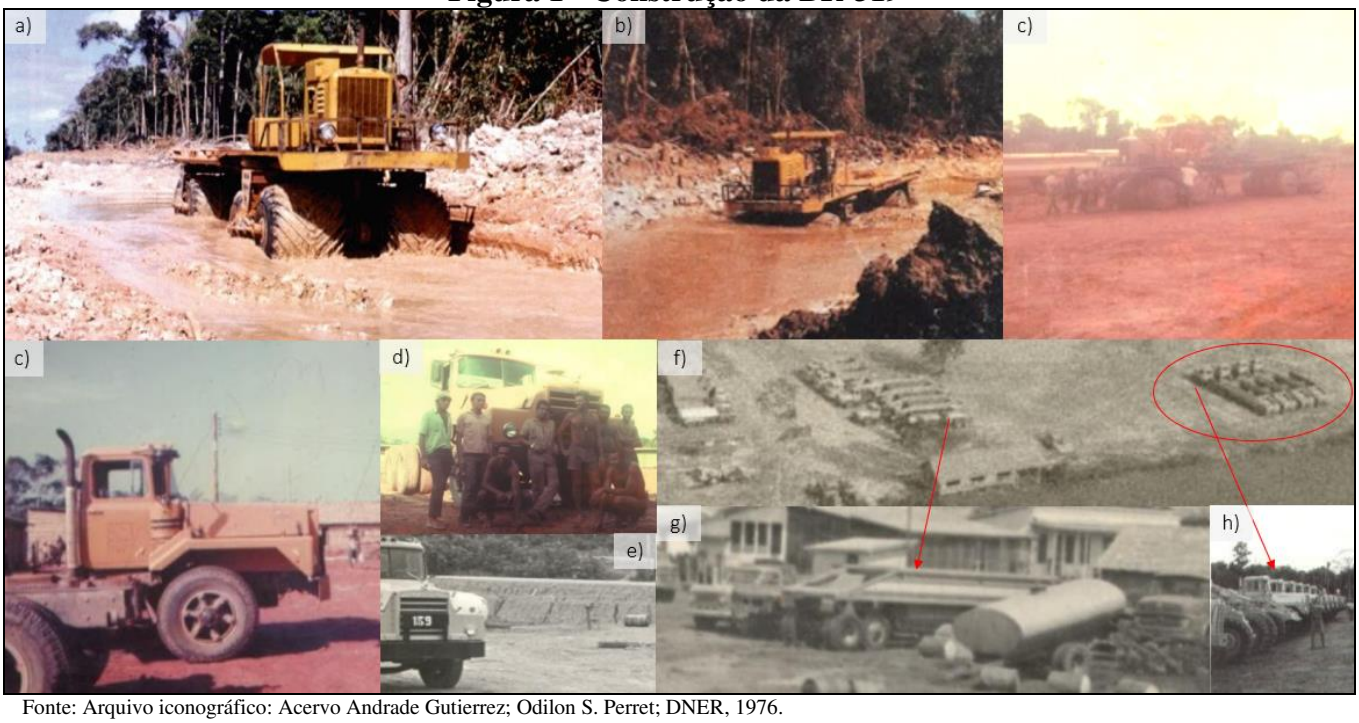
3 "O que ocorre de fato, é a absoluta diferenciação entre as aplicações de um e outro meio no processo colonização-transporte-desenvolvimento, daquela região. Pela via rodoviária se atinge as áreas mais secas e mais distantes dos rios, tarefa impossível na Amazônia por meios fluviais (...)" (JORNAL DO BRASIL, 1968c, p. 27).

toda a terraplanagem em cortes e aterros será muito facilitada, uma vez que se trata de solo sílico-argiloso sem qualquer concreção (JORNAL DO BRASIL, 1968c, p. 27).

Outro aspecto que foi apontado como elemento que potencializava a viabilidade da construção era "o binômio Estrada-colonização, logrou demonstrar perfeitamente a viabilidade da construção da BR-319, além do seu aspecto altamente relevante: segurança nacional fator que assume papel importante na área amazônica" (JORNAL DO COMMERCIO, 1970, p. 37).

Para a construção da rodovia que apresentava uma série de problemas, como elevados índices pluviométricos e solos de baixa resistência (FREIRE, 1985; OLIVEIRA NETO, 2014), alguns equipamentos foram adquiridos no exterior para auxiliar nas obras rodoviárias que se estenderam de 1968 até 1976 (figura 1) destacando-se "caminhões especiais tiveram que ser importados dos EUA" (JORNAL DO COMMERCIO, 1996, p. 6) como os Mack DM800 e o Teracruze.]

Figura 1 - Construção da BR-319



Fonte: Arquivo iconográfico: Acervo Andrade Gutierrez; Odilon S. Perret; DNER, 1976.
Nota: a), b) e c) teracruze FWD 8-320B adaptado; d), e) e f) cavalo mecânico Mack DM800; g), h) e i) Mack com semirreboque Bottom Dump.

Além do uso de veículos terrestres, houve uso de embarcações e aeronaves para deslocamento dos trabalhadores, equipamentos e alimentos para as frentes de obras (figura 2). Por sua vez, as obras de terraplanagem (figura 3a) alcançaram movimentações de "mais de um milhão de metros cúbicos de terra por mês" para compor os "aterros de equilíbrio" (JORNAL DO COMMERCIO, 1976a, p. 4). Além dessa movimentação de solos, houve ainda o desenvolvimento de novas técnicas com "uma mistura de areia com cimento – depositada debaixo do asfalto, pois não havia rochas naquela região. Para cada

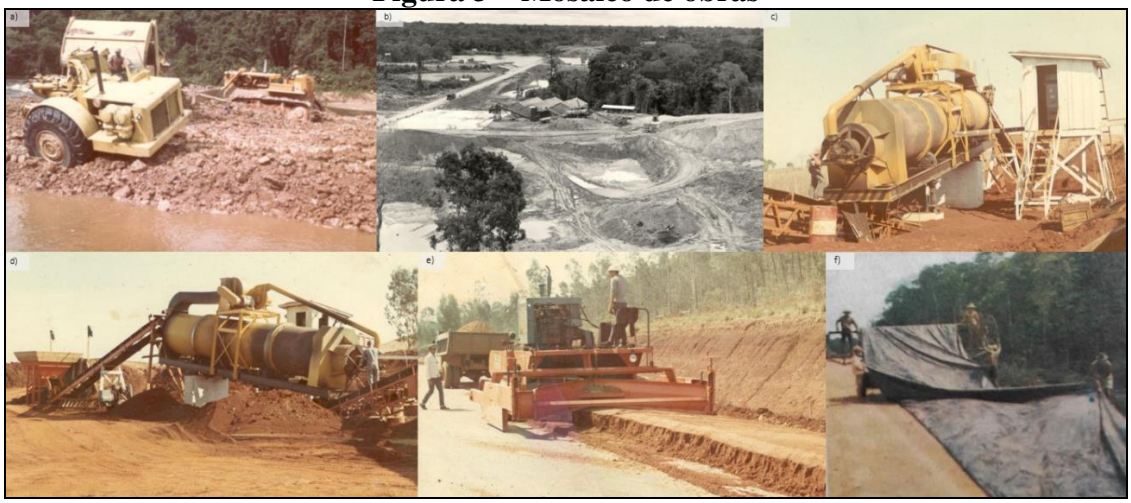
quilômetro concluído, eram usados ainda 10 mil sacos de cimento" (JORNAL DO COMMERCIO, 1996a, p. 6), secagem dos solos em silos especiais e a utilização de lonas para proteger das precipitações pluviométricas as camadas terraplanadas (figura 3f).

Figura 2 - Aeronaves e embarcações utilizadas nas obras de construção da BR-319



Fonte: Arquivo iconográfico: Acervo Andrade Gutierrez; Odilon S. Perret..
Nota: a), b) e c) aviões da construtora no canteiro de obras; d) balsa com areia; e) balsa com trator de esteira.

Figura 3 – Mosaico de obras



Fonte: Acervo Andrade Gutierrez; DNER, 1976.
Nota: a) scraper e D8; b) terraplanagem; c) silo e d) silo para secagem do solo; e) terraplanagem com máquina especial (); f) máquina "sputnik" e operários colocando lonas na rodovia.

O avanço das obras no início da década de 1970 permitiu o transporte de pessoas e de cargas entre as cidades de Porto Velho e Humaitá com uma extensão de 200km (JORNAL DO COMMERCIO, 1970, p. 39), e em 1972 "o trecho entre Careiro e Igapó Açu com 250 quilômetros, [ficou] concluído, dando inclusive condições de tráfego" (JORNAL DO COMMERCIO, 1972, p. 2).

No ano de 1975 ocorre o registro na Procuradoria Geral de informações referente aos estudos realizados por meio do convênio entre o DER/Am e a empresa Transcon-Berger, destacando-se que os projetos da rodovia BR-319 estavam completamente errados[4] e que novos estudos precisariam ser realizados pelo DER/Am (BRASIL, 1975).

Apesar dos problemas, a rodovia foi concluída no início de 1976 e houve abertura ao "tráfego experimental em 20 de janeiro de 1976 para veículos leves e utilitários" (JORNAL DO COMMERCIO, 1976a, p. 4) e um limite de apenas 4.500 kg de transporte aos caminhões, os quais conseguiam fazer o percurso em 20h (JORNAL DO COMMERCIO, 1976b, p. 6).

Apesar da inauguração oficial em 27 de março de 1976, a obra recebeu duras críticas, inicialmente por apresentar trechos inundados (OLIVEIRA NETO, 2014) e por apresentar "série de defeitos técnicos e em consequência a sua durabilidade será pouca, principalmente quando a intensidade do trafego ser fizer maior" e "o grande defeito técnico da rodovia (...) é a falta de proteção para águas pluviais o que inevitável (...) vai provocar erosão em todo o seu percurso com exceção de alguns trechos, como talvez (...) entre Humaitá e Porto Velho, considerado o melhor da rodovia" (JORNAL DO COMMERCIO, 1976c, p. 4).

A rodovia BR-319 recebeu a denominação de Álvaro Maia em 04 de junho de 1976, por meio da Lei Nº 6.337 (BRASIL, 1976). Essa homenagem se deu pelo motivo de Álvaro Maia ter tido uma vida política no Estado do Amazonas enquanto governador e senador, falecido ainda durante a construção da rodovia no ano de 1969.

LIMITAÇÕES, FLUXOS E OCUPAÇÃO

Em 1973 foi realizado o primeiro transporte de passageiros em ônibus entre as cidades de Humaitá e Manaus (OLIVEIRA NETO, 2014), e somente em outubro de 1976 ocorre a licitação e o início das operações de transporte de passageiros na linha interestadual entre Manaus e Porto Velho com

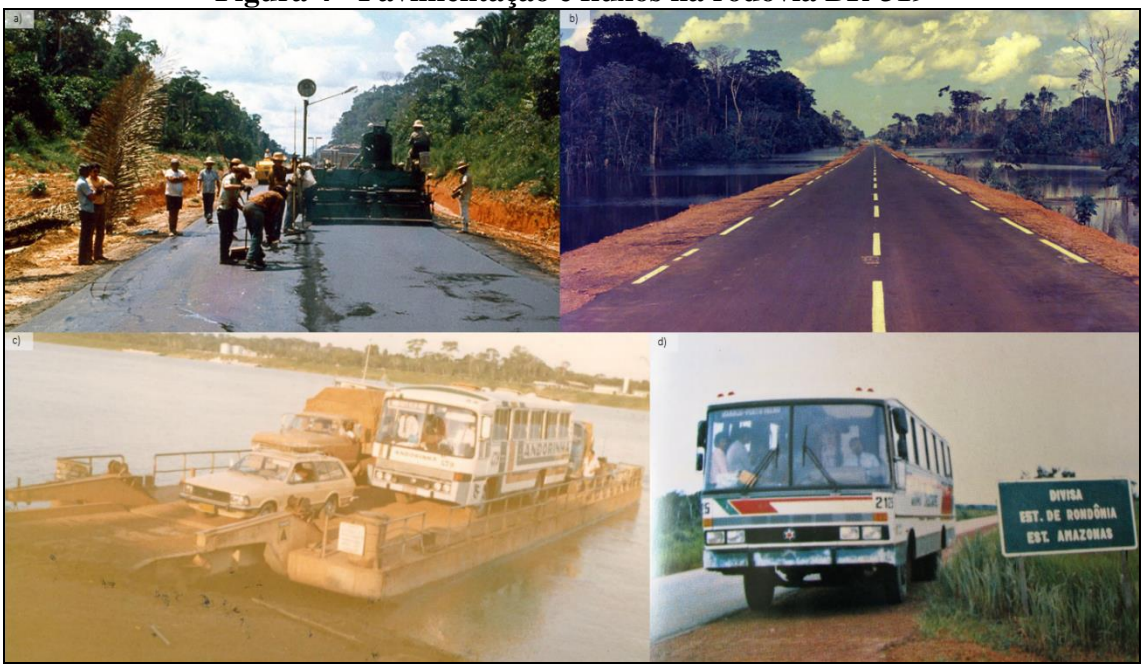
4 "o convênio firmado entre DNER e o DER (AM) para a implantação da Manaus-Porto Velho – obra delegada – que determinava que todos os serviços relativos à rodovia só poderiam ser adjudicados mediante concorrência pública. Com a violação do convênio foi adjudicado o Estudo de Viabilidade e Projetos Finais de Engenharia Rodoviária, sem a concorrência imposta, à firma Transcon (Consultoria Brasileira de Transportes Lt.da) associada à Louis Berger Inc., formando o consórcio Transcon-Berger".
"Sobre esse contrato o Conselho Rodoviário Amazonense – por unanimidade – manifestou-se: Em virtude de estarem complemente errados os estudos e projetos da Estrada Manaus – Porto Velho, feitos pelo consórcio Transcon-Berger, autoriza a elaboração de novos projetos, recomendando à Diretória do Órgão rodoviário, a apuração de responsabilidades, ante o fato de terem sido pagos projetos inúteis e inservíveis" (BRASIL, 1975, p. 17-18).

as empresas Eucatur e Andorinha. No caso da última e em parceria com a Viação Motta, começaram a operar com o uso de 5 micro-ônibus (figura 4d), pois o DNER havia estabelecido limite de peso na rodovia (JORNAL DO COMMERCIO, 1976d, p. 2) e as "carretas mesmos vazios não poderão circular na rodovia 319 Manaus-Porto Velho" (ALTO DO MADEIRA, 1976, p. 2).

Essa normativa que limitava apenas o uso de micro-ônibus ocasionou impasses e solicitação de ampliação para o uso de ônibus rodoviário (figura 4d) por parte do deputado Aloísio Oliveira que alegou a necessidade de "mais segurança e conforto aos usuários da linha" com ônibus detentores de toaletes, poltronas reclináveis e a possibilidade de transportar mais de 17 passageiros (JORNAL DO COMMERCIO, 1978, p. 17).

No ano de 1979 o governo estadual inicia um plano de abertura de rodovias de aproximadamente 100km para interligar a rodovia BR-319 às cidades situadas nos rios Madeira e Purus, com projetos de ligar as cidades de Autazes, Nova Olinda do Norte, Manicoré e Tapauá (JORNAL DO COMMERCIO, 1979, p. 1), sendo construído apenas as ligações para Autazes e Manicoré no início da década de 1980.

Figura 4 - Pavimentação e fluxos na rodovia BR-319



Fonte: Acervo Andrade Gutierrez; Ribeiro e Lodi (2004).
Nota: a) pavimentação; b) rodovia asfaltada com as margens alagadas; c) micro-ônibus da Andorinha; d) ônibus da Eucatur da linha Porto Velho-Manaus em parceria com a Andorinha.

Entre os anos de 1976 até 1984, um conjunto de atividades foram instaladas ao longo da rodovia como postos de combustíveis entre os quilômetros: 110 Careiro Castanho; 260 Igapó Açu; 360 Rio Jutaí; 500 Piquiá; 700 Humaitá. Além disso, diversas fazendas e sítios se formaram nas margens da

rodovia, formação de vilas e da cidade do Careiro Castanho, construída durante as obras de construção da rodovia.

Em 1984, o fluxo diário na rodovia era constituído de 130 caminhões, 23 ônibus e 115 automóveis de passeio (JORNAL DO COMMERCIO, 1984a, p. 4), apesar disso, é possível observar a redução dos fluxos entre o mês de fevereiro de 1984 e de 1985, essa alteração está relacionada com as condições ruins de tráfego que foram piorando a partir de 1984 (quadro 1).

Quadro 1 - Comparação no número de veículos que circularam pela BR-319

Tipo de Veículos	Fevereiro de 1984	Fevereiro de 1985
Carros de passeio	469	415
Ônibus	503	353
Camionetas	632	760
Caminhões simples	1.338	565
Caminhões duplos	108	10
Reboque	11	18
Outros	13	06
Total	3.074	2.127

Fonte: Jornal do Commercio (1984a).

Menos de uma década da inauguração, a rodovia começa a apresentar problemas e os fluxos passam a ser interrompidos de forma continuam a partir de 1984.

ABANDONOS, INTERRUPÇÃO E LUTAS

A rodovia BR-319 começou a apresentar problemas na década de 1980 em decorrência da redução dos recursos destinados à manutenção da rodovia, algo que se agravou com o fim do Fundo Nacional Rodoviário em 1982 (IPEA, 2010). Com isso, a rodovia foi "vítima do corte dos orçamentos da área rodoviária em todo o território nacional, exercido pelo governo federal nos últimos anos, a rodovia BR-319, pela sua condição de rodovia pioneira" e o DER/Am passou a realizar "apenas as conservações ordinárias, ou seja, operações tapa-buraco, recomposição de erosões, recomposição do sistema de drenagem e sinalização" (ALTO DO MADEIRA, 1985, p. 12).

No ano de 1976 uma viagem de ônibus poderia ser realizada entre 12-18h e no ano de 1983 passou a ser realizada em 24h "tendo que descer para ajudar a empurrar o ônibus em atoleiros" (ALTO DO MADEIRA, 1983, p. 8).

Em 1984, nos jornais da cidade de Manaus destacavam as notícias referentes a precariedade da circulação rodoviária, pontuando que "as condições de tráfego na rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) são tão péssimas e arriscadas, que os caminhoneiros estão sugerindo a sua interdição" e uma viagem realizada em 18h, "passou a ser concluída no mínimo em 100 horas" com limite de carga de até 9.900 quilos (JORNAL DO COMMERCIO, 1984a, p. 3).

O uso da rodovia para o transporte de passageiros se justificava em decorrência da "passagem de ônibus [ser] muito inferior a uma cobrada nos barcos ou empresas aéreas que operam neste trecho, há diversas reclamações por parte das pessoas que querem viajar por terra à capital amazonense" (ALTO DO MADEIRA, 1986, p. 3).

Já o transporte de carga se justificava pela rodovia em decorrência da redução de custos e de tempo, destacando-se que "uma carreta que sai de Manaus com destino a Porto Velho (...) paga [em 1996] pelo frete [R$] 1.000,00 e leva de seis a oito dias para completar seu percurso. Se a BR-319 estivesse aberta, a mesma carreta gastaria pouco mais de [R$] 100,00 em combustível apenas em um dia de viagem" (JORNAL DO COMMERCIO, 1996, p. 6). Ainda na década de 1980, a rodovia era "a principal via de acesso de transporte de carga ao Distrito Industrial da Zona Franca" (JORNAL DO COMMERCIO, 1984b, p. 3).

A partir de 1984, com as interrupções de tráfego na rodovia nos meses de dezembro até junho, as atividades de serviço ao longo da rodovia ficaram comprometidas, e em 1985 os postos de combustíveis começaram a ser abandonados com a redução do movimento de veículos. Além disso, houve "consequências sociais da interrupção do tráfego na BR-319 são as mais graves que se possa imaginar. Existem milhares de pessoas residentes às margens da rodovia, agricultores e pecuaristas, que trabalham e produzem, mas agora estão ameaçados de perder tudo, pois não há como vender" (JORNAL DO COMMERCIO, 1984c, p. 4).

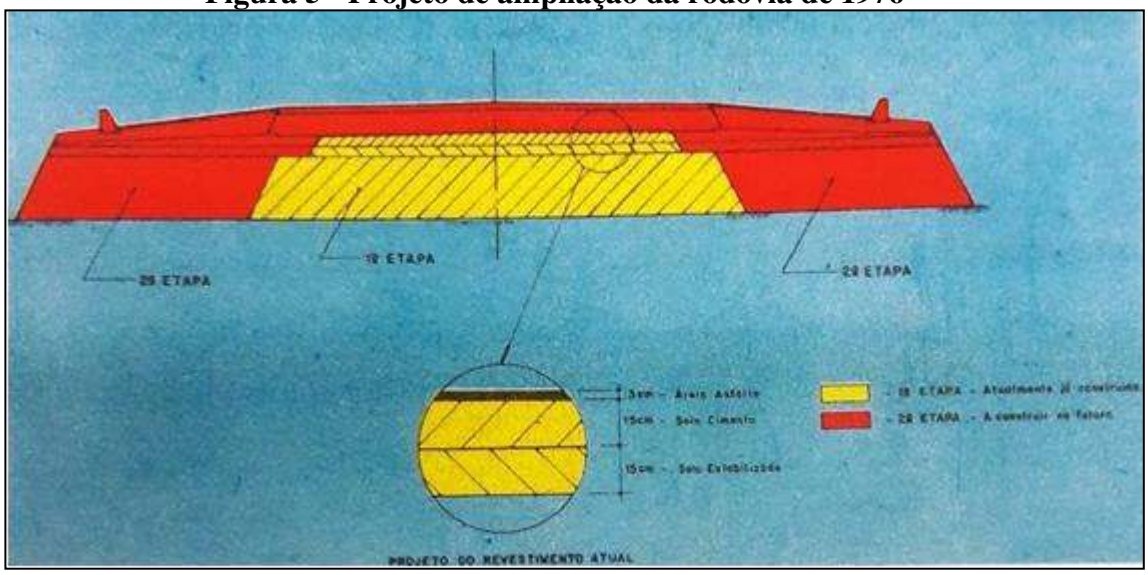
No primeiro semestre de 1984 ocorre a suspensão da circulação de caminhões e carretas no percurso Manaus até Humaitá (JORNAL DO COMMERCIO, 1984d, p. 3).

Alguns dos problemas que apareceram na rodovia possuem relação com as características técnicas empregadas em sua construção (FREIRE, 1985), pois "a construção da rodovia BR-319 (...) atravessa um solo de baixa capacidade de suporte (latossolo), silte-arenoso, numa região com abundância de água, com alta intensidade pluviométrica" (ALTO DO MADEIRA, 1985, p. 12).

A própria construção da rodovia levou em consideração a "baixa relação benefício/custo, os estudos realizados na fase de sua implantação indicaram a necessidade de se implantar, inicialmente, uma rodovia de característica pioneira para minimizar os custos de sua construção" sendo realizada apenas "uma proteção betuminosa da terraplanagem, ou melhor, uma pavimentação de baixo custo" e

nos anos posteriores a inauguração, a rodovia deveria receber uma nova capa asfáltica[5] (figura 5) e a mudança de classe (ALTO DO MADEIRA, 1985, p. 12).

Figura 5 - Projeto de ampliação da rodovia de 1976



Fonte: DNER (1976).

Porém, na década de 1980, com a redução de recursos para a construção e manutenção das rodovias no Brasil, a rodovia BR-319 recebeu poucos recursos e o projeto de ampliação de capacidade de carga, nova pavimentação e de aumento dos aterros não foi realizada, passados mais de 10 anos da primeira pavimentação. Outro agravante foi a BR-319, "não está no projeto de recuperação de rodovias divulgado (...) pelo Ministério dos Transportes" e em 1986 a ligação viária já estava "totalmente interditada porque as fortes chuvas caídas na área tornaram impraticável qualquer viagem" e com o rompimento de bueiros no km 400 e com "diversos trechos [que] sofreram problemas no asfalto ficando o leito da rodovia totalmente esburacado" (JORNAL DO COMMERCIO, 1986a , 17) e por "não receber recursos para sua recuperação e a cada dia desaparece, tornando-se uma imensa cratera" (JORNAL DO COMMERCIO, 1986b, p. 21).

Com a precariedade das condições de circulação, o DNER passou a interditar a rodovia "por todo o primeiro semestre, paralisando o tráfego" (JORNAL DO COMMERCIO, 1987a, p. 12) e estabelecendo limitações de peso para caminhões "toco" com 2 eixos com pesagem de até 9 toneladas, caminhão trucado -3 eixos- com até 12T e carretas com até 17T (JORNAL DO COMMERCIO, 1987b, p. 12).

5 "A primeira grande obra realizada após o final de 10 anos de vida útil da rodovia ocorreu em 1984, através de contrato de Manutenção e Conservação com a Construtora Queiroz Galvão S.A. Essa obra, segundo consta nos autos do processo que deu origem à Ação Pública, foi dificultada por falta de recursos. Em 1989, logo após o fim do contrato firmado com a Queiroz Galvão, foi encerrada. "Diversos serviços ficaram inacabados"", explica Peterson de Paula Pereira (ESTRADAS, 2003, S/P).

O fechamento da rodovia para os caminhões também foi estendido para os ônibus intermunicipais e interestaduais "devido ao estado precário da estrada, cujas obras de recuperação pela construtora Queiroz Galvão paralisaram em face das fortes chuvas" paralisando os 15 ônibus da empresa Eucatur que fazia o percurso interestadual entre o Amazonas e Rondônia (JORNAL DO COMMERCIO, 1987c, p. 14).

No ano de 1986 os trechos mais críticos da rodovia eram entre os quilômetros 390-405, e no ano de 1987 os trechos passaram a ser entre os quilômetros 300-315 (JORNAL DO COMMERCIO, 1987c, p. 14). No ano de 1988, o trecho entre os quilômetros 240-500 apresentava diversos obstáculos a circulação de veículos (ALTO DO MADEIRA, 1988, p. 1).

Com as condições cada vez piores, os motoristas acreditavam no fechamento da rodovia e desconfiavam das possíveis melhorias na rodovia e sua abertura nos meses de janeiro-maio, quando as viagens de caminhões (figura 6) são realizadas em 5 dias e nos meses de junho até dezembro em 15 horas (ALTO DO MADEIRA, 1988, p. 1).

Em decorrência da suspensão dos fluxos rodoviários, o transporte de cargas e de passageiros passou a ser realizado majoritariamente por via fluvial e aérea.

Figura 6 - Rodovia BR-319



Fonte: RIBEIRO, LODI, 2004; TRANSPORTES NA AMAZÔNIA. 1989.
Nota: a) ônibus da Eucatur atolado; b) e c) ônibus da Eucatur na BR-319; d) caminhão da empresa Di Gregório atolado na BR-319.

A rodovia BR-319 passou a ficar interditada após o mês de dezembro de 1989 (JORNAL DO COMMERCIO, 1991, p. 12) e a partir dessa data as viagens de ônibus e de caminhões se tornaram desafios em qualquer período do ano, haja vista que o percurso possuía bueiros rompidos, pontes de madeira deterioradas e diversos trechos com atoleiros e quase todas as ocupações completamente vazias, com residências, fazendas e postos de combustíveis abandonados, vindo daí a denominação de rodovia fantasma.

O fechamento da rodovia ocasionou problemas para aqueles que precisavam circular entre Manaus e Humaitá, apresentando também enormes problemas para os moradores da porção Norte da rodovia, no trecho entre as cidades de Careiro Castanho até Manaus, pois no trecho de aproximadamente 100km, a via estava complemente destruída, prejudicando a circulação dos moradores das margens da rodovia e das cidades de Careiro Castanho, Manaquiri e Autazes.

Nesse cenário, um grupo de pessoas organizaram um movimento para solicitar do governo estadual e federal recursos e a manutenção do trecho de 100km iniciais da rodovia BR-319. Esse movimento foi constituído pela Associação dos Usuários da BR-319 (JORNAL DO COMMERCIO, 1996b, p. 7), com a presidência de Milton Duarte Macena, Geraldo Maria Macena e Francisco Oreste Martins (JORNAL DO COMMERCIO, 1996c, p. 15). Esse movimento durante os anos de 1996 e 1998, foi responsável pela realização de manifestações, conserto de ponte de madeira, oficialização da associação, recolhimento de assinaturas e inscrição de associados.

A Associação fez inúmeras críticas apontando que a rodovia foi destruída por interesses políticos, que existia um cartel das balsas e que essas "monopolizam o transporte entre Porto Velho e Manaus [e] criaram um mercado milionário – e este mercado é maior interessado no abandono da BR-319" (JORNAL DO COMMERCIO, 1996a, p. 6) e aponta-se ainda:

> No início, para sua preservação só era permitido o tráfego de veículos com até 4.500 quilos por eixo – e daí veio a corrupção. A Polícia Rodoviária Federal passou a liberar cargas bem acima do peso permitido em troca de dinheiro ou pequenas cotas dos produtos transportados. A manutenção da rodovia, antes realizada pela Andrade Gutierrez, que a construiu, passou a ser responsabilidade da construtora Queiroz Galvão, acusada pelos moradores locais de ter destruído a estrada. "Eles arrancavam metros de asfalto por causa de um buraquinho e partiram dizendo que voltariam para o conserto. Só que nunca voltaram" protesta Maria José Garcia que há vinte anos vive as margens da BR-319 (JORNAL DO COMMERCIO, 1996a, p. 6).

Destaca-se que a rodovia teve sua trafegabilidade piorada com a destruição intencional com a retirada de pavimento (JORNAL DO COMMERCIO, 1996; BORGES, 2013)[6].

6 "Corre a história de que balseiros, preocupados com a competição que a estrada iria gerar, chegaram a contratar tratores para arrancar o asfalto. Em diversos trechos da rodovia é possível ver cortes precisos, com trechos de terra e pedaços de asfalto ainda em bom estado. Quem vive nas margens da estrada desde aquela época afirma que as máquinas entravam no trecho, jogavam o asfalto para o acostamento e sumiam, sem dar explicações. Os balseiros não confirmam" (BORGES, 2013, p. A16).

O trecho da rodovia BR-319 vai receber melhorias no final da década de 1990, com a restauração do pavimento do trecho Manaus-Castanho (JORNAL DO COMMERCIO, 1998, p. 6), além disso, houve o asfaltamento das rodovias estaduais interligadas com a BR-319, destacando-se a ligação AM-354 com a cidade de Manaquiri, e para Autazes por meio da rodovia AM-254 concluída em 2006 (ESTRADAS, 2006). A rodovia mantém-se com um fluxo de poucos veículos entre as cidades de Careiro Castanho até Humaitá no período de 1990-2015, destacando-se as equipes que fazem manutenção nas torres de micro-ondas construídas na década de 1980 e no cabo de fibra óptica instalado e operante desde 2009, para fins de propiciar fluxo de internet na ordem de 2,5 gigabytes por segundo (RONDÔNIA AGORA, 2009).

RETORNO, TRANSPORTES E ASSOCIAÇÃO

No período de 2003 até 2014, diversas investidas foram realizadas pelo governo federal com objetivo de reconstruir a rodovia, mas problemas com construtoras e com os órgãos licenciadores travaram o processo de reconstrução total, sendo realizado obras apenas no trecho entre Porto Velho e Humaitá com 220km, concluídos em 2010 (O GLOBO, 2010), a construção da ponte de 975m sob o rio Madeira nas proximidades da cidade de Porto Velho, concluída em 2014 (G1, 2014) e as pontes no rio Castanho km 110 e Tupanã km 177.

O Governo Federal, desde o final da década de 1990, anunciava recursos e o início das obras de reconstrução da rodovia BR-319, porém a inserção de legislações ambientais com a obrigatoriedade de estudos ambientais para empreendimentos de grande porte e os possíveis danos ambientais passaram a fazer parte dos debates sobre a reconstrução da rodovia.

Nesse contexto, o Governo Federal, buscando viabilizar o projeto de reconstrução, passou a instituir novos recortes territoriais visando a preservação da floresta ao longo do traçado da rodovia, com o propósito de barrar possíveis avanços da frente pioneira do Sul do Amazonas em direção aos fragmentos florestais preservados.

De acordo com Oliveira Neto e Nogueira (2020), no período de 2010 até 2015, um movimento a favor da conclusão da rodovia BR-319 é iniciado com a realização de viagens em grupo de pessoas com o uso de motocicletas e carros *off road* com tração 4x4. Nesse momento, são criados sites e grupos nas redes sociais para a divulgação das viagens, imagens e vídeos das viagens para informar aqueles que tinham interesse em viajar.

No ano de 2013, o Senado Federal realizou no mês de novembro uma diligência resultando em uma viagem de automóveis 4x4 ao longo do trecho praticamente abandonado da rodovia entre os kms

560-250 (Distrito de Realidade e Comunidade do São Sebastião do Igapó Açu) da rodovia BR-319, tal viagem teve a participação de políticos com destaque para o senador da república Acir Gurgacz[7] (OLIVEIRA NETO, NOGUEIRA, 2020)

O objetivo da comitiva foi de verificar a situação de trafegabilidade, ocupação nas margens da rodovia e "avaliar as possibilidades do transporte de mercadorias, bem como o processo de licenciamento ambiental para a manutenção da BR-319 (...) para se obter autorização e o [Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes] Dnit iniciar a manutenção e dar passagem normal entre as cidades de Porto Velho e Manaus" e com isso deu-se início a uma nova "campanha de reconstrução da BR-319" (SENADO FEDERAL, 2013).

A partir do ano de 2015 a rodovia volta a oferecer trafegabilidade de forma sazonal após obras de manutenção realizadas entre os anos de 2014 e 2015, com passagem ainda de forma precária entre os meses de junho até dezembro. No período de 2015 até 2016, os embargos realizados pelo Ibama ocasionaram a suspensão dos serviços de manutenção e inúmeros obstáculos existentes causaram acidentes como tombamento de ônibus e de carretas, pontes obstruídas e atoleiros.

No ano de 2015, um grupo de pessoas possuíam o interesse comum de "cobrar do Poder Público e dos representantes políticos ações que viabilizassem a total pavimentação e a manutenção da rodovia, bem como a preservação da floresta", e um dos primeiros encontros ocorreu em 05 de novembro de 2015 na praia da Ponta Negra na cidade de Manaus para "discutir os aspectos que travavam a licença de manutenção naquela época. Em 2016 houve a organização jurídica da associação e seu cadastramento na Receita Federal, detendo, portanto, [Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica] CNPJ e estatuto" com a presidência de André Marcílio (AAD-BR-319, 2017, p. 2).

A Associação dos Amigos e Defensores da BR-319/AAD-BR-319 realizou desde a sua fundação até o ano de 2020 diversas ações, destacando-se: denunciar as condições ruins de trafegabilidade; comunicar as autoridades para resgate de ônibus atolado; manutenção da ponte Beija Flor; organizar manifestações com carreatas; distribuição de jornais da associação; entrega de sexta básica para os moradores da rodovia; realização de viagens para o monitoramento das condições de trafegabilidade; comercialização de camisas personalizadas; criação de canais de comunicação para difusão de informações aos viajantes da rodovia etc.

Apesar das adversidades ainda existentes com um trecho de 450km sem pavimentação e com restos de asfalto da década de 1970, a média de veículos que percorreram a BR-319 no ano de 2019 variou de 50 até 450 veículos por dia (DNIT, 2020), destacando-se o fluxo de caminhões e carretas (figura 7) que circulam transportando cargas para os mercados e polo industrial de Manaus.

7 Pertence à família dos proprietários da empresa de ônibus EUCATUR, concessionária da linha entre Manaus e Porto Velho.

Entre 2015 e 2019, observou-se o transporte de carga em caminhões e carretas frigorificadas com produtos oriundos do Sul do Amazonas -Apuí, Humaitá e Boca do Acre- e também dos municípios do estado de Rondônia. Uma parte das cargas transportadas são compostas de carnes de origem bovina e pescado, frutas, legumes, derivados de leite e gado vivo em caminhões boiadeiros com destino a cidade de Manaus.

Com esse retorno dos fluxos na rodovia, as linhas de ônibus intermunicipal e interestadual voltaram a operar interligando novamente a cidade de Manaus com Porto Velho, Humaitá, Apuí, Lábrea e Manicoré.

O transporte de cargas e de passageiros apresenta uma série de limitações, primeiramente é permitido trafegar com veículos com Peso Bruto Total Combinado -PBTC de até 23T[8] e as viagens são realizadas entre 16h e até 40h nos meses de junho até dezembro.

Figura 7 - Carretas na rodovia BR-319 no km 260 na vila de São Sebastião do Igapó Açu



Fonte: Imagens do autor (05/08/2018).

A retomada da trafegabilidade, o papel político desempenhado pela associação e a necessidade de deslocar mercadorias em menor tempo foram elementos principiais que fortaleceram a proposta de conclusão total da rodovia, e para isso, o DNIT refez e entregou em agosto de 2020 uma versão nova do Estudo de Impacto Ambiental -EIA e o Relatório de Impacto Ambiental -RIMA ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -IBAMA, referente ao trecho entre os quilômetros 250-655 (G1, 2020) com objetivo de se obter as licenças ambientais e reconstruir a rodovia.

Além do estudo ambiental em análise, o processo de pavimentação do trecho entre os quilômetros 177-250 está em curso com edital e destinação de recursos para as obras.

8 O DNIT estabeleceu por meio da Portaria Nº 68, de 31 de outubro de 2017 uma limitação de peso de 23T.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise de documentos e de jornais para essa pesquisa se tornou fundamental para evidenciar e compreender os diferentes momentos históricos que circunscrevem a rodovia BR-319 entre as cidades de Manaus e Porto Velho.

A rodovia teve um conjunto de tramas e de contradições antes, durante e após sua construção, algumas dessas é expressa nos jornais antigos e outras estão presentes até o momento.

Pode-se constatar que a construção da rodovia requereu recursos técnicos diversos naquele momento, e a ausência de recursos, baixa fiscalização, erros no projeto inicial e a possível retirada de pavimento comprometeram a trafegabilidade na rodovia a partir de 1984.

O ressurgimento da rodovia na segunda década do século XXI pode ser compreendido pela necessidade de acelerar a circulação das mercadorias para possibilitar que esta seja consumida na cidade de Manaus com menor tempo de deslocamento.

Outro aspecto que devemos mencionar é a formação de associações em dois momentos distintos, isso evidencia que grupos da sociedade civil buscam criar mecanismos para pressionar o governo para atender a demanda de um determinado grupo e de parte da sociedade.

Os entraves atuais são bastantes distintos daqueles que emergiram antes e durante a construção da rodovia BR-319 entre 1967 até 1976, pois naquele período a discussão era centrada nas dificuldades técnicas de construção com solos de baixa resistência para construções rodoviárias, áreas alagadas e precipitações pluviométricas. Depois de décadas e com o avanço técnico, esse aspecto deixou de ser um entrave, no entanto, outro apareceu ainda na década de 1990 e que se mantém até hoje, constituídos pelos possíveis impactos negativos com desflorestamento com avanço da frente pioneira e a morte da fauna pelos atropelamentos, tais discussões ambientais passam a nortear uma parte dos debates da reconstrução total da rodovia.

REFERÊNCIAS

AAD-BR-319 - Associação de Amigos e Defensores da BR-319. **Jornal da Associação de Amigos e Defensores da BR-319**, vol. 1, n. 1, 2017. Disponível em: <https://br319.files.wordpress.com/2017/04/jornal-ok.pdf> Acesso em: 25/07/2020.

ALTO DO MADEIRA. “Alto do Madeira. BR-319 interditada no quilômetro 400”. **Alto do Madeira** [27/01/1986]. Porto Velho: Alto do Madeira, 1986.

ALTO DO MADEIRA. “Drama começou na BR-319 e terminou no Rio Madeira”. **Alto do Madeira** [29/04/1983]. Porto Velho: Alto do Madeira, 1983.

ALTO DO MADEIRA. “Nada de novo”. **Alto do Madeira** [21/03/1976]. Porto Velho: Alto do Madeira, 1976.

ALTO DO MADEIRA. “Sem recursos BR-319 vai diminuindo o movimento”. **Alto do Madeira** [18/04/1985]. Porto Velho: Alto do Madeira, 1985.

ALTO DO MADEIRA. “Alto do Madeira. Inverno Ameaça 319”. **Alto do Madeira** [22/01/1988]. Porto Velho: Alto do Madeira, 1988.

BORGES, André. “Sobrevida da BR-319 passa por fibra óptica”. **Valor Econômico** [27/09/2013]. Disponível em: <https://valor.globo.com>. Acesso em: 21/10/2020.

BRASIL. **Lei n. 6.337, de 4 de junho de 1976**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 22/10/2020.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Ata nº 90, de 04 de dezembro de 1975**. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/inicio>. Acesso em: 22/10/2020.

CORREIO DA MANHÃ. “JK vai depor em processo de Lafayette”. **Correio da Manhã [**12/09/1968]. Rio de Janeiro: Correio da Manhã, 1968.

DNER. **Rodovia Manaus – Porto Velho**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1976.

DNIT. **Relatório de Impacto Ambiental - Reconstrução/Pavimentação BR319/AM – Trecho do Meio**. Brasília: DNIT, 2020.

ESTRADAS. “BR-319 nas mãos da justiça”. **Portal Eletrônico Estradas** [03/04/2003]. Disponível em: <https://estradas.com.br>. Acesso em: 27/06/2020.

ESTRADAS. “Estrada de Autazes é Asfaltada”. **Portal Eletrônico Estradas** [19/09/2006]. Disponível em: <https://estradas.com.br>. Acesso em: 24/10/2020.

FREIRE, M. A. A. **A política rodoviária e a BR-319**: os custos de uma decisão (Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais). São Paulo: PUC-SP, 1985.

G1. “Inaugurada ponte que liga Rondônia ao Amazonas, em Porto Velho”. **G1** [15/09/2014]. Disponível em: <https://g1.globo.com/ro/rondonia>. Acesso em: 24/10/2020.

G1. “Dnit entrega estudo de impacto ambiental para reconstrução de 'Trecho do Meio' da BR-319, no AM”. **G1** [05/08/2020]. Disponível em: <https://g1.globo.com>. Acesso em: 24/10/2020.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Rodovias Brasileiras: Gargalos, Investimentos, Concessões e Preocupações com o Futuro**. Brasília: IPEA, 2010.

JORNAL DO BRASIL. “Cartas dos leitores: Rodovia em Manaus”. **Jornal do Brasil [**10/05/1968]. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1968a.

JORNAL DO BRASIL. “Sr. Diretor do Jornal do Brasil”. **Jornal do Brasil [**01/06/1968]. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1968b.

JORNAL DO BRASIL. “Rodovia Manaus-Porto Velho será 820 quilômetros de vitória da realidade sobre lendas e receios infundados”. **Jornal do Brasil** [14/01/1968]. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1968c.

JORNAL DO COMMERCIO. “Chegam Para a Estrada”. **Jornal do Commercio** [18/09/1967]. Manaus: Jornal do Commercio, 1967.

JORNAL DO COMMERCIO. “Carijó retrata a situação das rodovias de integração”. **Jornal do Commercio** [13/03/1968]. Manaus: Jornal do Commercio, 1968.

JORNAL DO COMMERCIO. “BR-319 na rota da integração nacional”. **Jornal do Commercio** [08/10/1970]. Manaus: Jornal do Commercio, 1970.

JORNAL DO COMMERCIO. “BR-319 abre novos caminhos definitivos para integração”. **Jornal do Commercio** [15/01/1976]. Manaus: Jornal do Commercio, 1976a.

JORNAL DO COMMERCIO. “Caminhões de carga começam a ir-e-vir no eixo da 319”. **Jornal do Commercio** [21/01/1976]. Manaus: Jornal do Commercio, 1976b.

JORNAL DO COMMERCIO. “Asfalto da rodovia 319 poderá ficar inutilizado pela erosão”. **Jornal do Commercio** [01/09/1976]. Manaus: Jornal do Commercio, 1976c.

JORNAL DO COMMERCIO. “Cr$ 745,00 uma passagem rodoviária Manaus-Rio a partir de novembro de 76”. **Jornal do Commercio** [23/10/1976]. Manaus: Jornal do Commercio, 1976d.

JORNAL DO COMMERCIO. “Ônibus e não micro-ônibus para a linha Manaus-Porto Velho”. **Jornal do Commercio** [07/03/1978]. Manaus: Jornal do Commercio, 1978.

JORNAL DO COMMERCIO. “Convênio para ligar três cidades do Madeira à 319”. **Jornal do Commercio** [27/07/1979]. Manaus: Jornal do Commercio, 1979.

JORNAL DO COMMERCIO. “Caminhoneiros temem trafegar pela BR-319”. **Jornal do Commercio** [02/03/1984]. Manaus: Jornal do Commercio, 1984a.

JORNAL DO COMMERCIO. “Ministério dos Transporte garante conservação da 319”. **Jornal do Commercio** [15/01/1984]. Manaus: Jornal do Commercio, 1984b.

JORNAL DO COMMERCIO. “Colonos abandonam rodovia sem tráfego”. **Jornal do Commercio** [14/04/1984]. Manaus: Jornal do Commercio, 1984c.

JORNAL DO COMMERCIO. “Carretas e caminhões proibidos de trafegar na Manaus-P. Velho”. **Jornal do Commercio** [25/02/1984]. Manaus: Jornal do Commercio, 1984d.

JORNAL DO COMMERCIO. “BR-319 não será recuperada”. **Jornal do Commercio** [12/03/1986]. Manaus: Jornal do Commercio, 1986a.

JORNAL DO COMMERCIO. “Isolamento rodoviário”. **Jornal do Commercio** [02/12/1986]. Manaus. Jornal do Commercio, 1986b.

JORNAL DO COMMERCIO. “Ônibus liberado na BR-319”. **Jornal do Commercio** [03/06/1987]. Manaus: Jornal do Commercio, 1987a.

JORNAL DO COMMERCIO. "BR-319 / DNER vai proibir excessos". **Jornal do Commercio** [17/06/1987]. Manaus: Jornal do Commercio, 1987b.

JORNAL DO COMMERCIO. "Eucatur abandona a BR-319". **Jornal do Commercio** [03/02/1987]. Manaus: Jornal do Commercio, 1987c.

JORNAL DO COMMERCIO. "Rodovias esburacadas esperam por recursos". **Jornal do Commercio** [19/05/1991]. Manaus: Jornal do Commercio, 1991.

JORNAL DO COMMERCIO. "BR-319, uma estrada num mar de lama". **Jornal do Commercio** [14/07/1996]. Manaus: Jornal do Commercio, 1996a.

JORNAL DO COMMERCIO. "Usuários reclamam da situação da BR-319". **Jornal do Commercio** [10/01/1996]. Manaus: Jornal do Commercio, 1996b.

JORNAL DO COMMERCIO. "Associação pede ao governo que socorra a BR-319". **Jornal do Commercio** [14/04/1996]. Manaus: Jornal do Commercio,1996c.

JORNAL DO COMMERCIO. "Eliseu promete R$ 20 milhões para obras da BR-319". **Jornal do Commercio** [28/07/1998]. Manaus: Jornal do Commercio, 1998.

O GLOBO. "Dilma inaugura trecho da BR-319, alvo de polêmica entre Minc e Alfredo Nascimento". **O Globo** [24/03/2010]. Disponível em: <https://oglobo.globo.com>. Acesso em: 24/10/2020.

OLIVEIRA NETO, T. "A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319". **Revista de Geopolítica**, vol. 5, n. 2, 2014.

OLIVEIRA NETO, T; NOGUEIRA, R. J. B. "Rodovia BR-319: Transportes e Atores Políticos". **Anais do III Entrans**. Manaus: IFAM, 2020.

RANGEL, I. "Ferrovia versus rodovia". **Obras reunidas**, vol. 2. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 2005.

RIBEIRO, M. F. B; LODI, O. **Abrindo caminhos**: os primeiros quarenta anos da Eucatur. São Paulo: Premio, 2004.

RONDÔNIA AGORA. "Ibama concede à Embratel licença para operar fibra óptica na Amazônia". **Portal Eletrônico Rondônia Agora** [04/02/2009]. Disponível em: <https://www.rondoniagora.com>. Acesso em: 24/10/2020.

SENADO FEDERAL. "Pronunciamento de Acir Gurgacz". **Portal Eletrônico do Senado Federal** [04/12/2013]. Disponível em: <https://www.senado.leg.br>. Acesso em: 25/07/2020.

TRANSPORTES NA AMAZÔNIA. **Estrada que desafia o Governo**, ano II, n. 12, 1989.



BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano II | Volume 4 | Nº 12| Boa Vista |2020

http://www.ioles.com.br/boca

Editor chefe:

Elói Martins Senhoras

Conselho Editorial

Antonio Ozai da Silva, Universidade Estadual de Maringá

Vitor Stuart Gabriel de Pieri, Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Charles Pennaforte, Universidade Federal de Pelotas

Elói Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima

Julio Burdman, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Patrícia Nasser de Carvalho, Universidade Federal de Minas Gerais

Conselho Científico

Claudete de Castro Silva Vitte, Universidade Estadual de Campinas

Fabiano de Araújo Moreira, Universidade de São Paulo

Flávia Carolina de Resende Fagundes, Universidade Feevale

Hudson do Vale de Oliveira, Instituto Federal de Roraima

Laodicéia Amorim Weersma, Universidade de Fortaleza

Marcos Antônio Fávaro Martins, Universidade Paulista

Marcos Leandro Mondardo, Universidade Federal da Grande Dourados

Reinaldo Miranda de Sá Teles, Universidade de São Paulo

Rozane Pereira Ignácio, Universidade Estadual de Roraima