



# V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,  
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local  
e os desafios à governança

## BR-319: ESTRADA-TERRITÓRIO E JUSTIÇA ESPACIAL NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Alexandre Donato da Silva<sup>1</sup>  
donatoam@gmail.com

Ricardo José Batista Nogueira<sup>2</sup>  
nogueiraricardo@uol.com.br

( ) Apresentação Oral (GT)

( ) Exposição de Banner

GT pretendido: 1 - Geografia Política e Geopolítica: dos Enfoques Clássicos às Renovações Contemporâneas

### RESUMO

Analisa a rodovia BR-319 a partir da noção de *estrada-território*, propondo um deslocamento analítico em relação às abordagens que a tratam exclusivamente como corredor logístico ou como problema ambiental isolado. Ancorado nas discussões sobre território, sociedade e Estado, o trabalho compreende a rodovia como forma territorial ativa, produzida tanto pela ação quanto pela omissão do Estado, capaz de regular acessos, organizar práticas sociais e produzir efeitos socioespaciais duráveis. A análise articula essa leitura territorial da infraestrutura ao debate sobre justiça espacial, evidenciando como a precariedade prolongada da conectividade rodoviária atua como mecanismo de produção e reprodução de desigualdades na Amazônia Ocidental. Ao mesmo tempo, argumenta que o caso da BR-319 demanda o aprofundamento conceitual em direção à noção de justiça territorial, entendida como aquela relacionada aos direitos de acesso à mobilidade, à conectividade e à presença estatal no território. Sustenta que a ausência funcional da rodovia não configura um vazio técnico, mas uma condição territorial seletiva que impõe custos, reforça vulnerabilidades e produz desvantagens competitivas regionais. Sem propor soluções prescritivas, defende que a incorporação explícita das dimensões social e territorial ao debate sobre infraestrutura contribui para superar a dicotomia entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental, recompondo o tripé da sustentabilidade.

**Palavras-chave:** Estrada-território; Justiça espacial; Justiça territorial; Amazônia Ocidental; BR-319.

### INTRODUÇÃO

Este artigo resulta de reflexões da disciplina Território, Sociedade e Estado, do Doutorado em Geografia da UFAM, nas quais a infraestrutura viária foi analisada como mediação entre território, poder e desigualdade. Nesse contexto, a BR-319, que conecta Manaus a Porto Velho, é tomada como objeto privilegiado para compreender as múltiplas escalas do território na Amazônia Ocidental, pois materializa intervenções estatais,

<sup>1</sup> Doutorando em Geografia, em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Bolsista CNPq, Manaus-AM.

<sup>2</sup> Professor Titular no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Manaus-AM.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026  
Porto Velho-RO  
vcongeo2026@unir.br  
@vcongeo2026  
vcongeo2026.unir.br  
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



# V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,  
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local  
e os desafios à governança

disputas políticas e formas diferenciadas de apropriação do espaço. Às vésperas de completar cinquenta anos, a rodovia permanece tema controverso, frequentemente reduzido à dicotomia entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental, o que obscurece dimensões sociais centrais.

Sustenta que a ausência ou precariedade da conectividade rodoviária não produz apenas impactos econômicos e ambientais, mas aprofunda desigualdades socioespaciais, afetando o acesso a serviços e direitos de populações ao longo da estrada e de cidades estratégicas como Manaus e Boa Vista. A partir da noção de estrada-território, a BR-319 é compreendida como espaço socialmente produzido, no qual se estruturam territorialidades, relações de poder e assimetrias de acesso. A interrupção funcional do trecho do meio revela efeitos territoriais duráveis, reforçando dependências modais e situações de isolamento relativo.

Ao articular competitividade territorial e justiça espacial, argumenta-se que a avaliação da BR-319 não deve limitar-se à eficiência logística, pois, sem critérios de justiça social e territorial, tende a reproduzir exclusões. Ao deslocar a análise da infraestrutura para uma abordagem territorial e normativa, o trabalho enfatiza a necessidade de integrar ambiente, desenvolvimento e inclusão social como dimensões indissociáveis e essenciais para a justiça na Amazônia Ocidental.

## METODOLOGIA

A pesquisa caracteriza-se como qualitativa, exploratória e analítico-interpretativa, orientada pelo método dialético e por uma abordagem teórico-conceitual voltada a compreender a BR-319 como estrada-território. Essa escolha metodológica decorre do interesse em analisar dinâmicas territoriais, decisões estatais e arranjos institucionais que moldam a conectividade da rodovia e influenciam a produção de desigualdades socioespaciais na Amazônia Ocidental. Trata-se também de investigação documental baseada na leitura de relatórios técnicos, documentos institucionais e materiais elaborados por órgãos públicos e consultorias ambientais, entendendo a infraestrutura viária como mediação política e territorial.

Os dados utilizados são exclusivamente secundários e provêm de instituições estatais e estudos técnicos que descrevem extensão, padrões de circulação, sazonalidade e limitações estruturais da BR-319, com foco na vulnerabilidade do trecho do meio. A análise apoiou-se ainda em bibliografia especializada nacional e internacional que discute território e poder, articulando referências como Claude Raffestin, Paul Claval e Henri Lefebvre, além de autores que examinam ordenamento estatal, territorialização, justiça espacial e competitividade territorial, entre eles Milton Santos, Edward Soja e David Harvey. A seleção das fontes considerou relevância temática e pertinência aos debates sobre território e infraestrutura.

O percurso metodológico integrou quatro movimentos articulados. O primeiro consistiu na construção do arcabouço teórico. O segundo envolveu a leitura crítica dos documentos sobre a rodovia. O terceiro articulou teoria e empiria para interpretar a BR-319 como forma territorial ativa. O quarto aplicou uma abordagem dialética para

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

[vcongeo2026@unir.br](mailto:vcongeo2026@unir.br)

[@vcongéo2026](https://www.instagram.com/vcongéo2026)

[vcongeo2026.unir.br](http://vcongeo2026.unir.br)

[www.even3.com.br/vcongéo-638599/](http://www.even3.com.br/vcongéo-638599/)



# V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,  
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local  
e os desafios à governança

compreender contradições entre presença e ausência estatal, funcionalidade técnica e isolamento prático, além da relação entre desenvolvimento, preservação e inclusão social. A revisão bibliográfica estruturou toda a análise e permitiu interpretar a BR-319 como dispositivo territorial que organiza práticas, regula mobilidades e contribui para desigualdades regionais.

Ferramentas digitais baseadas em inteligência artificial foram empregadas apenas como apoio técnico em tarefas de padronização textual, revisão formal e organização de referências, sem qualquer intervenção na elaboração teórica, nas análises ou na redação substantiva. Todas as interpretações e argumentos são integralmente de autoria do pesquisador.

## ANÁLISE DE RESULTADOS

O território, conforme argumenta Raffestin (1993), não é dado natural nem superfície administrativa neutra, mas resultado de relações de poder mediadas por técnicas, normas e práticas sociais. Essa perspectiva dialoga com Claval (1979), ao afirmar que toda organização espacial envolve dominação e hierarquias, e com Lefebvre (2008), para quem o espaço é simultaneamente produzido e produtor das relações sociais. O Estado desempenha papel central nesse processo. Como lembra Bobbio (2017), sua autoridade territorial se materializa por meio de instituições, políticas, infraestruturas e formas de ordenamento que definem acessos, centralidades e periferias.

Assim, estradas, portos e redes técnicas não são elementos neutros, mas instrumentos de territorialização capazes de integrar ou fragmentar espaços. Sob a perspectiva de Foucault (1979), dispositivos técnicos operam como tecnologias políticas que regulam mobilidades e produzem efeitos territoriais naturalizados. Nessa direção, Santos (2023) ressalta que infraestruturas são objetos técnicos carregados de intencionalidade social, cuja presença ou ausência funcional interfere diretamente nas condições de vida e cidadania.

Essa discussão torna-se particularmente relevante na Amazônia, onde políticas de integração territorial, como mostram Becker & Miranda (1997), historicamente operaram de forma seletiva, combinando exploração de recursos, controle estatal e conectividades desiguais. A noção de desterritorialização, popularizada por Badie (1996), também é relativizada por Costa (1992), ao indicar que, em vez do “fim dos territórios”, observa-se uma reconfiguração de formas de controle, frequentemente ainda mais seletivas. Nesse contexto, estradas não podem ser analisadas apenas como infraestruturas logísticas, mas como formas territoriais que condensam disputas políticas, definem usos do espaço e estruturam desigualdades.

A perspectiva de Haesbaert (2004) contribui ao evidenciar que os territórios contemporâneos resultam da articulação desigual entre áreas e redes. O acesso diferenciado às redes (sua interrupção, precariedade ou seletividade) produz multiterritorialidades marcadas por vulnerabilidades. Aplicada às infraestruturas viárias, essa abordagem revela que estradas são elementos estruturantes de

### Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

📅 26 a 31/05/2026  
📍 Porto Velho-RO  
✉ [vcongeo2026@unir.br](mailto:vcongeo2026@unir.br)  
📱 @vcongeo2026  
🌐 [vcongeo2026.unir.br](http://vcongeo2026.unir.br)  
🔗 [www.even3.com.br/vcongéo-638599/](http://www.even3.com.br/vcongéo-638599/)



# V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,  
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local  
e os desafios à governança

território-rede, capazes de integrar, subordinar ou excluir. Mesmo operando de forma parcial ou intermitente, continuam produzindo território, pois regulam tempos, custos e condições de circulação. Essa chave conceitual fundamenta a noção de “estrada-território”, essencial para interpretar a BR-319.

Inaugurada em 1976, a BR-319 integra o projeto geopolítico de conectar a Amazônia Ocidental ao restante do país. Com aproximadamente 885 km entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO), sua implantação buscou afirmar soberania e integrar regiões consideradas periféricas. Entretanto, sua conectividade permanece incompleta. Durante cerca de seis meses de chuvas na região, o Trecho do Meio, pouco mais de 400 km não pavimentados, torna-se precariamente transitável. Atolamentos, interrupções, longas durações de viagem e impossibilidade de circulação de veículos pesados compõem um cenário que ultrapassa a engenharia. Relatórios recentes mostram que essa precariedade compromete políticas públicas, encarece custos logísticos, dificulta atendimentos emergenciais e reforça a dependência de modais fluvial e aéreo. Trata-se, portanto, de um entrave persistente à inclusão social e territorial.

A trajetória da BR-319 demonstra que a simples existência material de uma estrada não garante integração territorial efetiva. Sua funcionalidade intermitente converte-a em território regulado pela limitação da circulação, transformando mobilidade e acesso em direitos condicionados. Conforme destaca Castro (2005), o território é suporte da ação estatal, e sua organização revela prioridades e omissões. A conectividade incompleta da BR-319 expressa seletividade institucional, e não impossibilidade técnica. Essa leitura ganha profundidade com a distinção de Michael Mann (2006) entre poder despótico e poder infraestrutural, onde Estados podem ser tecnicamente capazes, mas politicamente intermitentes em sua atuação. No caso da BR-319, essa assimetria produz desigualdades territoriais persistentes.

Sob a ótica da justiça espacial, conforme David Harvey (1973) e Edward Soja (2014), desigualdades não decorrem de condições naturais, mas de arranjos territoriais construídos. A precariedade prolongada da conectividade impõe custos desiguais às populações que vivem ao longo da rodovia e a centros estratégicos como Manaus (AM) e Boa Vista (RR). Isso exige ultrapassar a justiça espacial em sentido estrito e mobilizar a noção de justiça territorial, entendida como direito efetivo ao acesso, à mobilidade e à presença estatal. A BR-319, nesse sentido, expressa uma injustiça territorial durável, na medida em que regula seletivamente quem pode circular, quando e a que custo.

Essa discussão conecta-se ao debate sobre competitividade territorial. Pesquisadores como Benko & Lipietz (1994), Porter (1990) e Brenner (2004) demonstram que a competitividade não é atributo natural dos territórios, mas efeito de investimentos, políticas e seleções institucionais. A exclusão parcial da Amazônia Ocidental das redes rodoviárias nacionais limita sua inserção em circuitos produtivos, reforça dependências modais e amplifica desigualdades. Ao ser analisada apenas em termos logísticos ou ambientais, a BR-319 tem sua dimensão social invisibilizada.

#### Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026

Porto Velho-RO

[vcongeo2026@unir.br](mailto:vcongeo2026@unir.br)

[@vcongeo2026](https://www.instagram.com/vcongeo2026)

[vcongeo2026.unir.br](https://www.unir.br/vcongeo2026)

[www.even3.com.br/vcongeo-638599/](https://www.even3.com.br/vcongeo-638599/)



# V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,  
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local  
e os desafios à governança

Incorporar justiça espacial e territorial como critérios analíticos permite recompor o tripé da sustentabilidade e revelar como a infraestrutura estrutura desigualdades.

Assim, compreender a BR-319 como estrada-território desloca o debate da infraestrutura para um campo territorial e normativo. A rodovia não é apenas uma via técnica, mas dispositivo que organiza práticas, regula acessos e produz assimetrias. Sua condição funcional ou disfuncional constitui forma de ação estatal e mecanismo de produção de desigualdades. Reconhecer essa dimensão é fundamental para formular políticas públicas que integrem ambiente, desenvolvimento e inclusão social de forma indissociável, sobretudo em uma região historicamente marcada por seletividades infraestruturais como a Amazônia Ocidental.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo buscou contribuir para o debate sobre infraestrutura viária na Amazônia Ocidental ao deslocar a análise da BR-319 de uma leitura estritamente técnica para uma abordagem territorial e normativa. Ao tratá-la como estrada-território, evidenciou-se que, em regiões marcadas por dependência infraestrutural, baixa diversificação modal e seletividade estatal, a estrada ultrapassa sua função de circulação e passa a organizar práticas sociais, custos, acessos e temporalidades, produzindo efeitos territoriais duráveis. A precariedade prolongada de sua conectividade mostrou-se elemento estruturante de desigualdades socioespaciais, revelando que a ausência funcional da rodovia opera como mecanismo de regulação de acessos e de reforço de vulnerabilidades regionais.

Essa constatação permitiu articular a discussão com o debate da justiça espacial, indicando que as desigualdades observadas derivam de decisões políticas e arranjos territoriais historicamente construídos. Contudo, os resultados apontam para a necessidade de avançar da justiça espacial para a justiça territorial, voltada ao direito de acesso, mobilidade e presença estatal, uma vez que a BR-319 expressa formas seletivas de reconhecimento e negação desses direitos. Ao evitar soluções simplificadoras, o estudo enfatiza que o debate sobre a rodovia empobrece quando reduzido à oposição entre desenvolvimento econômico e preservação ambiental, desconsiderando a dimensão social e territorial da infraestrutura.

Em termos teóricos, a articulação entre território, Estado e infraestrutura mostrou-se produtiva para compreender como decisões institucionais se materializam no espaço. A BR-319 demonstra que infraestruturas não são neutras, pois produzem território tanto pela funcionalidade quanto pela ausência funcional. Assim, o trabalho destaca a importância de aprofundar pesquisas empíricas e teóricas sobre os efeitos territoriais das infraestruturas na Amazônia, explorando novas escalas, comparações e abordagens críticas, de modo a aprimorar o diálogo entre justiça espacial, justiça territorial e desigualdades produzidas pelo Estado na região.

## AGRADECIMENTOS

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026  
Porto Velho-RO  
vcongeo2026@unir.br  
@vcongeo2026  
vcongeo2026.unir.br  
www.even3.com.br/vcongeo-638599/



# V CONGEO

CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA POLÍTICA,  
GEOPOLÍTICA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

Integração regional, emergência global-local  
e os desafios à governança

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGEOG-UFAM) pela formação acadêmica, assim como ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela concessão da Bolsa de Doutorado que garante as condições materiais para o desenvolvimento da pesquisa.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BADIE, Bertrand. **O fim dos territórios**. Lisboa: Instituto Piaget, 1996.
- BECKER, Bertha K.; MIRANDA, Mariana (org.). **A geografia política do desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.
- BENKO, Georges; LIPIETZ, Alain. As regiões ganhadoras: **distritos e redes. Os novos paradigmas da geografia económica**. Oeiras: Celta, 1994.
- BOBBIO, Norberto. **Estado, governo e sociedade: para uma teoria geral da política**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2017.
- BRENNER, Neil. **New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood**. Oxford: Oxford University Press, 2004.
- CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- CLAVAL, Paul. **Espaço e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia política e geopolítica**. São Paulo: EDUSP, 1992.
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HARVEY, David. **Social justice and the city**. London: Edward Arnold, 1973.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
- MANN, M. El poder autónomo del Estado: sus orígenes, mecanismos y resultados. **Revista Académica de Relaciones internacionales**, 2006, Nr 5. DOI: [10.15366/relacionesinternacionales2007.5.004](https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2007.5.004)
- PORTER, Michael E., **A Vantagem Competitiva das Nações**. Rio de Janeiro: Campus, 1990.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2023.
- SOJA, Edward W. **En busca de la justicia espacial**. Valencia: Tirant Humanidades, 2014.

Realização:

Rede Brasileira de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – REBRAGEO

Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR

Núcleo de Ciências Exatas e da Terra – NCET / Departamento Acadêmico de Geografia – DAG-PVH

Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado em Geografia – PPGG

26 a 31/05/2026  
Porto Velho-RO  
vcongeo2026@unir.br  
@vcongeo2026  
vcongeo2026.unir.br  
www.even3.com.br/vcongeo-638599/