

BR-319: ‘rodovia fantasma’ é pesadelo de motoristas na Amazônia há 50 anos

Category: AMAZÔNIA, GERAL

escrito por Ayumi Yohanna Miyamoto | 30 de março de 2026



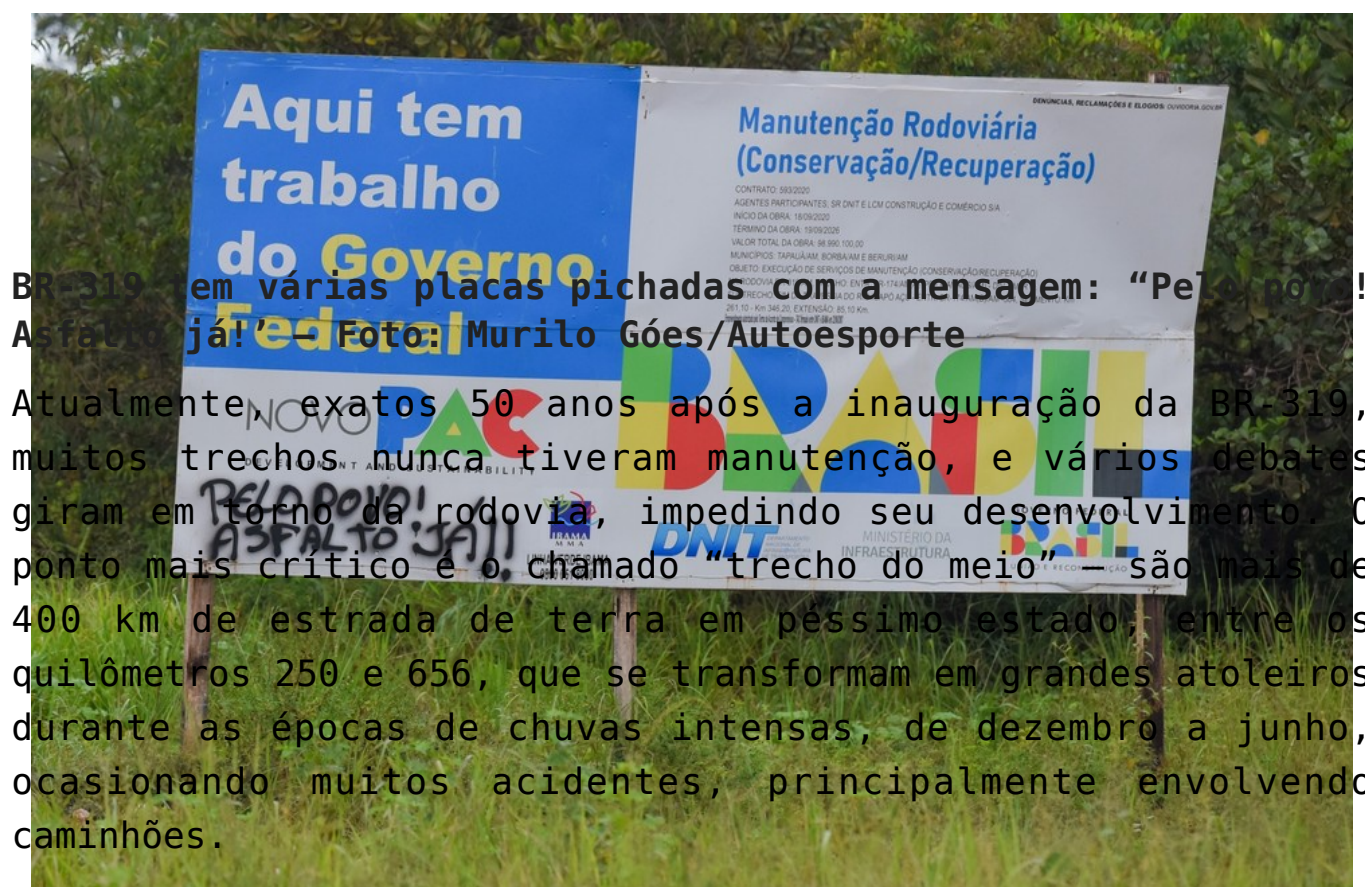
Quando pesquisei informações antes de atravessar a BR-319 com a nova Mitsubishi Triton Savana, encontrei artigos como um guia de sobrevivência e entendi por que ela é chamada de “Rodovia Fantasma”. Com 885 km de extensão entre Manaus, capital do Amazonas, e Porto Velho, capital de Rondônia, cerca de 90% da estrada passa por dentro da Floresta Amazônica, com centenas de quilômetros de terra em condições precárias e sem qualquer base de apoio, como postos de combustível, restaurantes ou hotéis. O cenário é de abandono.

A construção da BR-319 começou no início da década de 1970, como parte do plano do então presidente Ernesto Geisel, durante a ditadura militar, de integrar a Amazônia ao resto do país. Seguiu o mesmo conceito de ocupação e exploração econômica da região aplicado à BR-230, a Transamazônica, muito mais famosa, criada em 1972, com 4.260 km de extensão entre a cidade portuária de Cabedelo, na Paraíba, e o município de Lábrea, no Amazonas.

A inauguração da BR-319 ocorreu em 27 de março de 1976. Devido às chuvas na região e à falta de manutenção, muitos trechos começaram a ficar intransitáveis e perigosos já nos anos seguintes. Arquivos do Departamento Nacional de Infraestrutura

de Transporte (DNIT) apontam que as condições climáticas e a deterioração do asfalto elevaram muito o preço do transporte terrestre e o número de acidentes na década de 1980, fazendo com que os produtos da Zona Franca de Manaus fossem escoados de forma mais barata por vias fluviais.

A BR-319 foi se deteriorando e, em 1988, o DNIT a classificou como “intrafegável”. Naquele ano, houve redução no uso da rodovia e a floresta rapidamente reocupou os trechos de asfalto abandonados. Assim, ela passou a ser conhecida como “Rodovia Fantasma”.



BR-319 tem várias placas pichadas com a mensagem: “Pelô povo! Asfalto já!” — Foto: Murilo Góes/Autoesporte

Atualmente, exatos 50 anos após a inauguração da BR-319, muitos trechos nunca tiveram manutenção, e vários debates giram em torno da rodovia, impedindo seu desenvolvimento. O ponto mais crítico é o chamado “trecho do meio” — são mais de 400 km de estrada de terra em péssimo estado, entre os quilômetros 250 e 656, que se transformam em grandes atoleiros durante as épocas de chuvas intensas, de dezembro a junho, ocasionando muitos acidentes, principalmente envolvendo caminhões.



BR-319, a Rodovia Fantasma, liga Manaus a Porto Velho – Foto: Murilo Góes/Autoesporte

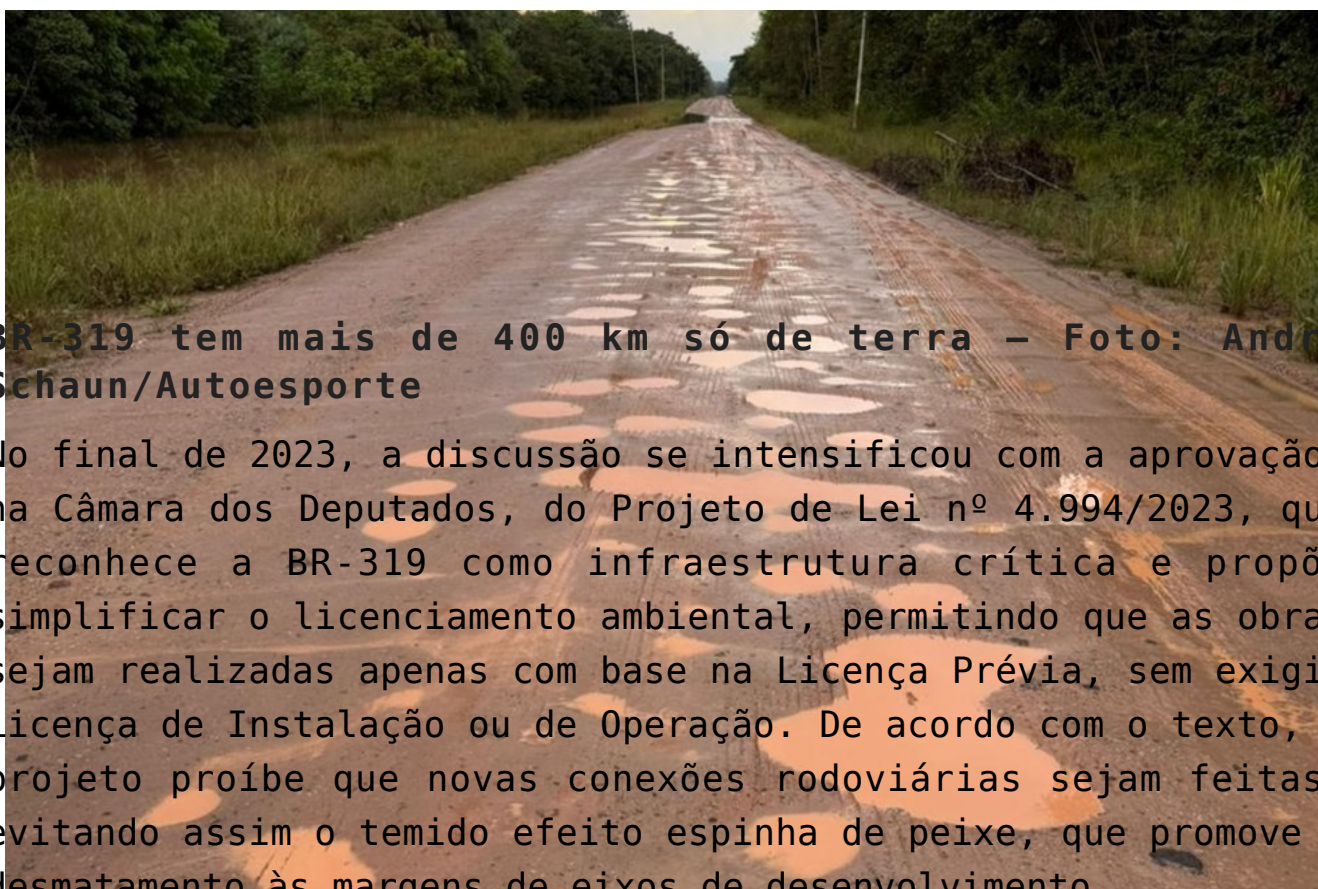
De um lado, a população de cidades e municípios que dependem da BR-319 para sobreviver pede asfalto, buscando segurança e melhor qualidade de vida; do outro, surgem fortes questões ligadas aos impactos ambientais que isso pode causar se for feito sem um grande estudo prévio.

Como a rodovia corta a Floresta Amazônica, relatórios apontam que sua pavimentação ampliaria o acesso a áreas remotas da mata. Isso tende a estimular o chamado efeito “espinha de peixe”, em que pequenas ramificações – estradas vicinais – adentram profundamente o bioma, acelerando o desmatamento, a grilagem de terras e as queimadas, como ocorre em muitos outros eixos rodoviários da Amazônia.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 28 de janeiro de 2007, chamou a atenção para a necessidade de recuperação da BR-319, mas nada avançou de fato. Nos anos seguintes, o DNIT revisou os estudos de impacto ambiental

(EIA/Rima), buscando demonstrar que a reconstrução da rodovia seria viável e que seus impactos poderiam ser mitigados.

Os rumos começaram a mudar somente em agosto de 2023, quando o governo lançou o Novo PAC. O programa prevê R\$ 1,7 trilhão em investimentos públicos e privados até o fim deste ano, com foco em melhorias de federais, portos, energia e infraestrutura estratégica, a BR-319 passou a ser vista como prioridade, aumentando a pressão política para avançar com sua pavimentação.



BR-319 tem mais de 400 km só de terra – Foto: André Schaun/Autoesporte

No final de 2023, a discussão se intensificou com a aprovação, na Câmara dos Deputados, do Projeto de Lei nº 4.994/2023, que reconhece a BR-319 como infraestrutura crítica e propõe simplificar o licenciamento ambiental, permitindo que as obras sejam realizadas apenas com base na Licença Prévia, sem exigir Licença de Instalação ou de Operação. De acordo com o texto, o projeto proíbe que novas conexões rodoviárias sejam feitas, evitando assim o temido efeito espinha de peixe, que promove o desmatamento às margens de eixos de desenvolvimento.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), órgão ligado ao Ministério do Meio Ambiente, por meio de nota técnica publicada em 19 de dezembro de 2023, criticou o projeto, alertando que eliminar etapas do licenciamento poderia possibilitar intervenções sem análise detalhada dos impactos, sobretudo na parte mais sensível da rodovia, o chamado trecho do meio.

O órgão também destacou que, com o licenciamento ambiental incompleto, o risco do efeito espinha de peixe é quase inevitável. A agência ressaltou, ainda, que o licenciamento ambiental não pode ser dispensado apenas por se tratar de uma obra de infraestrutura prioritária. Eles pedem que os projetos sejam implantados de forma sustentável, com medidas de prevenção, mitigação e compensação dos impactos socioambientais, garantindo maior qualidade de vida ambiental à sociedade.

Etapas do licenciamento ambiental de uma rodovia

- Licença prévia (LP): primeira etapa do licenciamento ambiental, que aprova a viabilidade do projeto antes de qualquer obra, estabelecendo condições e medidas de controle
- Licença de instalação (LI): autoriza a execução das obras, após aprovação detalhada de projetos e medidas de mitigação ambiental
- Licença de operação (LO): permite que o empreendimento entre de fato em funcionamento, confirmando que todas as medidas ambientais foram cumpridas para minimizar os impactos

O PL 4.994/2023 ainda está sob análise no Senado Federal, e a proposta é que o financiamento seja feito via Fundo Amazônia, gerido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Embora o PL 4.994/2023 trate especificamente da BR-319, o debate em torno da proposta frequentemente remete ao histórico de outras grandes rodovias amazônicas, como a Transamazônica, que se tornou símbolo do efeito espinha de peixe.



BR-319 enfrenta problemas na pavimentação porque passa no meio da Floresta Amazônica – Foto: Murilo Góes/Autoesporte

Depois de sua construção, na década de 1970, e do abandono visto em vários trechos nos anos seguintes, a rodovia passou a concentrar impactos associados à abertura de vias na floresta, como ocupação desordenada, proliferação de ramais e avanço do desmatamento. Em seus mais de 4 mil km de extensão, a Transamazônica corta os estados de Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas.

Hoje, a BR-319 tem obras para pavimentação de 20 km, entre os quilômetros 198 e 218, por meio do Novo PAC, com investimento de R\$ 163 milhões. O aporte começou em setembro de 2025, e a conclusão é prevista para o fim deste ano. A pavimentação de outros 32 km (entre os quilômetros 218 e 250) está em fase de projetos e estudos. A expectativa é de que as pesquisas estejam prontas ainda em 2026.

Em meio aos imbróglios políticos e ambientais, a população dos 22 municípios que dependem diretamente da BR-319 luta por

melhorias urgentes na região. Cobra pavimentação adequada (principalmente no trecho do meio), sinalização, reforços estruturais em fundações de pontes e segurança em âmbito geral.

Para mostrar essa realidade, Autoesporte atravessou os 885 km da BR-319, entre Manaus e Porto Velho, e percorreu mais cerca de 500 km pela Transamazônica até seu trecho final, em Lábrea. Para ser o mais realista possível, a travessia foi feita na pior época do ano, quando não para de chover. O teste completo será publicado neste domingo, dia 29 de março.

Fonte: autoesporte e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso
30/03/2026/09:17:22

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:c

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de

pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](tel:(93)984046835)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

*Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](tel:(93)984046835) (Claro)
- Site: www.folhadoprogresso.com.br e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail: adeciopiran.blog@gmail.com*

[0 papel da publicidade online no crescimento dos negócios digitais](#)