

RACISMO AMBIENTAL E DESIGUALDADE ESTRUTURAL: A AUSÊNCIA DE PAVIMENTAÇÃO DA BR- 319 NO AMAZONAS

ENVIRONMENTAL RACISM AND STRUCTURAL INEQUALITY: THE ABSENCE
OF PAVING ON BR-319 IN AMAZONAS

Ciências Humanas, Ciências Sociais Aplicadas • 02/06/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/780369195](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/780369195)

Rafael Rodrigues Nunes¹

Ana Paula Capelasso Campelo²

Adriano Pereira da Silva Martins³

RESUMO

O presente artigo analisa a ausência de pavimentação da Rodovia Federal BR-319 sob a perspectiva do Racismo Ambiental e das desigualdades estruturais presentes na Amazônia brasileira. A pesquisa parte da compreensão de que a precariedade da principal ligação terrestre entre o Estado do Amazonas e o restante do país produz impactos sociais, econômicos e territoriais que restringem o acesso da população amazônica a direitos fundamentais constitucionalmente assegurados. O estudo tem como objetivo analisar se a omissão estatal relacionada à infraestrutura da BR-319 pode ser compreendida como manifestação de Racismo Ambiental no contexto amazônico. Metodologicamente, trata-se de pesquisa qualitativa, de natureza bibliográfica e documental, desenvolvida mediante análise de referenciais teóricos relacionados à Justiça Ambiental, Racismo Ambiental, desigualdade regional e direitos fundamentais, além da análise de documentos institucionais, dados oficiais e normas constitucionais. Os resultados demonstram que a precariedade estrutural da BR-319 contribui para a manutenção da exclusão territorial do Amazonas, ampliando vulnerabilidades sociais e aprofundando desigualdades históricas na Região Norte. Conclui-se que a ausência de investimentos públicos adequados na principal rodovia de integração terrestre do Amazonas evidencia um cenário de desigualdade territorial compatível com o conceito ampliado de Racismo Ambiental, especialmente diante da distribuição desigual de infraestrutura e oportunidades de desenvolvimento entre as diferentes regiões brasileiras.

Palavras-chave: Racismo Ambiental; BR-319. Desigualdade regional; Amazônia; Justiça Ambiental.

ABSTRACT

This article analyzes the lack of paving on the BR-319 Federal

Highway from the perspective of Environmental Racism and the structural inequalities present in the Brazilian Amazon. The research is based on the understanding that the precarious condition of the main land connection between the State of Amazonas and the rest of the country produces social, economic, and territorial impacts that restrict the Amazonian population's access to constitutionally guaranteed fundamental rights. The study aims to examine whether the state omission regarding the infrastructure of BR-319 can be understood as a manifestation of Environmental Racism in the Amazonian context. Methodologically, this is a qualitative study of a bibliographic and documentary nature, developed through the analysis of theoretical references related to Environmental Justice, Environmental Racism, regional inequality, and fundamental rights, in addition to institutional documents, official data, and constitutional norms. The results demonstrate that the structural precariousness of BR-319 contributes to maintaining the territorial exclusion of Amazonas, increasing social vulnerabilities and deepening historical inequalities in Northern Brazil. It is concluded that the absence of adequate public investment in the main land integration highway of Amazonas reveals a scenario of territorial inequality compatible with the broader concept of Environmental Racism, especially in light of the unequal distribution of infrastructure and development opportunities among the different Brazilian regions.

Keywords: Environmental Racism; BR-319. Regional Inequality; Amazon; Environmental Justice.

1. INTRODUÇÃO

A discussão acerca das desigualdades regionais no Brasil permanece atual diante da persistência de problemas estruturais

historicamente concentrados em determinadas regiões do país, especialmente na Amazônia brasileira. Tal cenário desafia os objetivos fundamentais previstos no artigo 3º, inciso III, da Constituição Federal de 1988, voltados à erradicação da pobreza e à redução das desigualdades sociais e regionais (BRASIL, 1988). Apesar da centralidade econômica, ambiental e estratégica da Amazônia para o país, a região ainda convive com limitações históricas relacionadas à infraestrutura, ao acesso a serviços públicos essenciais e à integração territorial.

Nesse contexto, a Rodovia Federal BR-319, construída entre as décadas de 1960 e 1970 durante o projeto de integração nacional promovido pelo regime militar, constitui importante eixo de ligação terrestre entre Manaus/AM e Porto Velho/RO. Entretanto, grande parte da rodovia permanece sem pavimentação adequada, sobretudo no denominado “trecho do meio”, situação que compromete significativamente a mobilidade regional e amplia o isolamento territorial do Estado do Amazonas (DNIT, 2024).

A precariedade da BR-319 produz impactos sociais, econômicos e humanitários relevantes para a população amazonense, afetando o transporte de mercadorias, o abastecimento, o acesso a serviços públicos essenciais e o próprio desenvolvimento regional. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística demonstram que o Amazonas ainda apresenta baixos indicadores sociais relacionados ao saneamento básico, renda e desenvolvimento humano quando comparado a outras unidades federativas do país (IBGE, 2022). Além disso, eventos recentes, como a crise sanitária da Covid-19 e os períodos de estiagem severa registrados na Amazônia, evidenciaram as fragilidades logísticas da região, especialmente no que se refere ao transporte terrestre de insumos e mercadorias (MARQUES, 2021).

Diante desse cenário, emerge a discussão acerca do Racismo Ambiental, expressão formulada inicialmente por Benjamin Chavis Jr., na década de 1980, para denunciar situações em que populações vulnerabilizadas são submetidas de maneira desproporcional à ausência de proteção ambiental e à precarização das condições de vida (BULLARD, 2004). Posteriormente, o conceito passou a abranger processos estruturais de desigualdade territorial, econômica e socioambiental, relacionados à distribuição desigual de riscos, investimentos públicos e acesso a direitos fundamentais (ACSELRAD, 2010).

No contexto brasileiro, especialmente na Amazônia, o Racismo Ambiental ultrapassa perspectivas estritamente raciais e alcança dimensões sociais, territoriais e institucionais, afetando populações historicamente marginalizadas, como indígenas, ribeirinhos, quilombolas e demais grupos vulnerabilizados da Região Norte. Conforme observa Acselrad (2010), a injustiça ambiental se manifesta quando determinados grupos sociais suportam, de maneira desproporcional, os efeitos negativos decorrentes da omissão estatal e da desigualdade na distribuição de recursos e infraestrutura.

Sob essa perspectiva, a permanência de limitações estruturais relacionadas à BR-319 evidencia um quadro histórico de exclusão territorial e desigualdade regional. Enquanto grande parte das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste possui ampla integração rodoviária pavimentada, o Amazonas permanece dependente de uma infraestrutura precária para conexão terrestre com o restante do país, circunstância que reforça disparidades incompatíveis com os fundamentos constitucionais da dignidade da pessoa humana,

do desenvolvimento nacional e da redução das desigualdades regionais (LENZA, 2022).

A partir dessa problemática, o presente artigo busca responder ao seguinte questionamento: a omissão estatal relacionada à pavimentação da BR-319 pode ser compreendida como manifestação de Racismo Ambiental no contexto amazônico? Parte-se da hipótese de que a persistente ausência de infraestrutura adequada na principal ligação terrestre do Amazonas com o restante do país produz efeitos estruturais de exclusão territorial, restringindo direitos fundamentais e perpetuando desigualdades históricas na região.

O objetivo geral da pesquisa consiste em analisar se a ausência de pavimentação da BR-319 pode ser interpretada como expressão de Racismo Ambiental no Amazonas. Como objetivos específicos, pretende-se: discutir os fundamentos teóricos do Racismo Ambiental; examinar a desigualdade estrutural presente na Amazônia brasileira; analisar os impactos sociais decorrentes da precariedade da BR-319; e relacionar a omissão estatal à violação de direitos fundamentais e à perpetuação das desigualdades regionais.

Metodologicamente, trata-se de pesquisa qualitativa, de natureza bibliográfica e documental, desenvolvida por meio da análise de referenciais teóricos relacionados à justiça ambiental, aos direitos fundamentais e às desigualdades regionais, bem como da análise de documentos institucionais, dados oficiais e normas constitucionais pertinentes à temática abordada.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Racismo Ambiental e Justiça Ambiental

O debate acerca do Racismo Ambiental surgiu nos Estados Unidos durante a década de 1980, especialmente a partir das mobilizações lideradas por Benjamin Chavis Jr. contra a instalação de depósitos de resíduos tóxicos em comunidades majoritariamente negras e socialmente vulneráveis. A expressão passou a ser utilizada para denunciar a distribuição desigual de riscos ambientais e a ausência de proteção estatal direcionada a grupos historicamente marginalizados (BULLARD, 2004).

Robert Bullard, considerado um dos principais teóricos da Justiça Ambiental, destaca que o Racismo Ambiental ocorre quando populações vulneráveis suportam desproporcionalmente os impactos negativos decorrentes de políticas públicas, omissões governamentais e práticas econômicas excludentes. Para o autor, a desigualdade ambiental não se restringe apenas à exposição a danos ecológicos, mas também envolve a negação de investimentos públicos, infraestrutura adequada e acesso equitativo a direitos fundamentais (BULLARD, 2004).

Posteriormente, o conceito foi ampliado para além da dimensão estritamente racial, passando a abranger processos estruturais de desigualdade social, territorial e institucional. No contexto latino-americano, especialmente no Brasil, o Racismo Ambiental passou a ser compreendido como fenômeno associado à exclusão histórica de populações periféricas, indígenas, quilombolas, ribeirinhas e demais grupos vulnerabilizados, frequentemente submetidos à precarização territorial e à ausência de políticas públicas estruturantes (ACSELRAD, 2010).

Henri Acselrad (2010) afirma que a injustiça ambiental decorre da distribuição desigual dos benefícios do desenvolvimento econômico

e dos ônus ambientais, fazendo com que determinados grupos sociais suportem condições mais precárias de existência em razão de sua vulnerabilidade econômica, política e territorial. Segundo o autor, a lógica de exclusão ambiental revela mecanismos históricos de hierarquização social que produzem desigualdades persistentes na ocupação do território e no acesso à infraestrutura.

Nessa perspectiva, a Justiça Ambiental emerge como movimento político e teórico voltado à defesa da distribuição equitativa de recursos, investimentos públicos e condições dignas de vida. Conforme observa Bullard (2004), a Justiça Ambiental pressupõe que nenhum grupo social deva suportar desproporcionalmente os impactos negativos decorrentes da omissão estatal ou da desigualdade estrutural promovida pelos processos de desenvolvimento econômico.

No Brasil, a discussão sobre Racismo Ambiental relaciona-se diretamente às desigualdades regionais historicamente consolidadas. Embora a Constituição Federal de 1988 estabeleça como objetivo fundamental da República Federativa do Brasil a redução das desigualdades sociais e regionais (BRASIL, 1988), persistem cenários de exclusão territorial e ausência de investimentos públicos em determinadas regiões do país, especialmente na Amazônia.

A Região Norte, apesar de sua relevância ambiental, econômica e geopolítica, ainda apresenta limitações estruturais relacionadas ao transporte, saneamento básico, mobilidade e acesso a serviços essenciais. Tal realidade evidencia que a desigualdade territorial brasileira não decorre apenas de fatores geográficos, mas também

de processos históricos de marginalização institucional e concentração desigual de investimentos públicos.

Nesse contexto, a precariedade da infraestrutura logística no Amazonas ultrapassa uma discussão meramente administrativa ou econômica, assumindo dimensão social e constitucional. A ausência de integração terrestre adequada compromete o acesso da população a direitos fundamentais relacionados à mobilidade, saúde, abastecimento, desenvolvimento regional e dignidade da pessoa humana.

Sob essa perspectiva, a análise da BR-319 permite compreender como a omissão estatal pode produzir efeitos estruturais de exclusão territorial na Amazônia. A permanência de limitações históricas relacionadas à principal ligação terrestre do Amazonas com o restante do país evidencia um cenário de desigualdade regional persistente, capaz de reforçar vulnerabilidades sociais e restringir oportunidades de desenvolvimento.

Assim, o conceito de Racismo Ambiental mostra-se relevante para compreender as dinâmicas de desigualdade territorial presentes na Amazônia brasileira, especialmente quando determinados grupos sociais permanecem submetidos à precarização estrutural decorrente da ausência de investimentos públicos adequados e da insuficiência de políticas voltadas à integração regional.

2.2. Desigualdade Regional e Exclusão Territorial na Amazônia

A formação histórica do território brasileiro foi marcada por profundas desigualdades regionais relacionadas à concentração econômica, política e estrutural em determinadas áreas do país. Desde o período colonial, os investimentos em infraestrutura e

desenvolvimento ocorreram de maneira desigual, favorecendo principalmente as regiões Sudeste e Sul, enquanto áreas periféricas, como a Amazônia, permaneceram submetidas a processos históricos de marginalização territorial (FURTADO, 2007).

Nesse contexto, a Amazônia brasileira ocupou posição ambígua na dinâmica do desenvolvimento nacional. Embora reconhecida por sua importância ambiental, econômica e geopolítica, a região historicamente recebeu investimentos insuficientes em infraestrutura básica, integração logística e serviços públicos essenciais. Segundo Becker (2005), a ocupação da Amazônia ocorreu predominantemente sob uma lógica de exploração econômica e integração estratégica, sem que houvesse efetiva consolidação de políticas estruturantes voltadas ao desenvolvimento regional sustentável.

Durante o regime militar, especialmente entre as décadas de 1960 e 1970, o governo federal intensificou projetos de integração territorial na Amazônia, fundamentados no discurso de ocupação e desenvolvimento da região. Nesse período, foram concebidas diversas rodovias federais, entre elas a BR-319, com o objetivo de conectar Manaus/AM a Porto Velho/RO e integrar o Amazonas ao restante do território nacional (DNIT, 2024).

Entretanto, grande parte dos projetos de infraestrutura destinados à Amazônia permaneceu inacabada, parcialmente executada ou submetida a longos períodos de abandono estatal. A BR-319 representa exemplo emblemático desse processo. Embora tenha sido construída durante o período militar, a rodovia passou a enfrentar graves problemas de trafegabilidade a partir da década de 1980, sobretudo em razão da ausência de manutenção adequada e

da interrupção de investimentos contínuos em pavimentação e recuperação estrutural (DNIT, 2024).

A precariedade da infraestrutura rodoviária no Amazonas possui impactos diretos sobre a dinâmica econômica e social da região. O isolamento territorial dificulta o transporte de pessoas e mercadorias, eleva os custos logísticos, limita o abastecimento e compromete o acesso da população a serviços essenciais. Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Amazonas apresenta indicadores sociais inferiores aos observados em outras unidades federativas brasileiras, especialmente em áreas relacionadas ao saneamento básico, renda e desenvolvimento humano (IBGE, 2022).

Além disso, a dependência quase exclusiva do transporte fluvial amplia a vulnerabilidade logística do estado durante períodos de estiagem severa ou eventos climáticos extremos. Durante a pandemia da Covid-19, por exemplo, as dificuldades de deslocamento terrestre contribuíram para atrasos no transporte de oxigênio medicinal e outros insumos essenciais destinados à capital amazonense, evidenciando as fragilidades estruturais da integração regional (MARQUES, 2021).

Milton Santos (2008) observa que a distribuição desigual da infraestrutura territorial constitui importante mecanismo de produção de desigualdades sociais e econômicas, uma vez que determinadas regiões passam a possuir maior capacidade de circulação de pessoas, mercadorias e investimentos, enquanto outras permanecem submetidas a limitações estruturais permanentes. Sob essa perspectiva, a ausência de infraestrutura adequada não representa apenas deficiência administrativa, mas

elemento diretamente relacionado à exclusão territorial e à restrição de oportunidades de desenvolvimento.

No caso da Amazônia, a desigualdade territorial também se manifesta por meio da concentração seletiva de investimentos públicos. Enquanto grande parte das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste possui ampla malha rodoviária pavimentada e integrada, o Amazonas ainda depende de infraestrutura precária para estabelecer conexão terrestre com o restante do país. Tal realidade reforça disparidades regionais incompatíveis com os objetivos constitucionais de desenvolvimento nacional e redução das desigualdades sociais e regionais previstos na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988).

A exclusão territorial amazônica, portanto, não decorre exclusivamente de fatores geográficos ou ambientais, mas também de escolhas políticas e institucionais historicamente consolidadas. A permanência de limitações estruturais relacionadas à integração terrestre do Amazonas evidencia um cenário de vulnerabilidade social persistente, no qual a ausência de investimentos públicos adequados contribui para restringir direitos fundamentais e perpetuar desigualdades regionais.

Nesse contexto, a discussão acerca da BR-319 ultrapassa o debate sobre infraestrutura rodoviária e alcança dimensões constitucionais, sociais e ambientais. A ausência de pavimentação adequada da principal ligação terrestre do Amazonas com o restante do país revela não apenas um problema logístico, mas também um processo histórico de exclusão territorial que afeta diretamente as condições de vida da população amazônica.

3. METODOLOGIA

A definição metodológica constitui etapa fundamental para a construção da pesquisa científica, uma vez que estabelece os caminhos utilizados para a compreensão do fenômeno investigado e assegura maior rigor acadêmico à análise desenvolvida. No presente estudo, a metodologia foi estruturada de modo a possibilitar a investigação crítica da relação entre desigualdade regional, omissão estatal e Racismo Ambiental no contexto da precariedade da BR-319 no Estado do Amazonas.

A pesquisa fundamenta-se em abordagem qualitativa, desenvolvida por meio de revisão bibliográfica e documental, permitindo interpretar os aspectos sociais, jurídicos, territoriais e institucionais relacionados à problemática analisada. A escolha dessa abordagem decorre da necessidade de compreender a complexidade das desigualdades estruturais presentes na Amazônia e seus reflexos sobre o acesso da população amazônica a direitos fundamentais.

3.1. Procedimentos Metodológicos

A presente pesquisa caracteriza-se como qualitativa, de natureza bibliográfica e documental, utilizando o método dedutivo como estratégia de investigação. A abordagem qualitativa mostra-se adequada em razão da necessidade de compreender criticamente os processos históricos, sociais, jurídicos e territoriais relacionados à desigualdade estrutural presente na Amazônia e à ausência de pavimentação da BR-319.

Segundo Minayo (2001), a pesquisa qualitativa trabalha com o universo dos significados, valores, crenças e relações sociais, possibilitando a interpretação de fenômenos complexos que não

podem ser reduzidos exclusivamente a dados quantitativos. Nesse sentido, a investigação proposta busca compreender de que maneira a omissão estatal relacionada à infraestrutura rodoviária no Amazonas pode contribuir para a perpetuação de desigualdades territoriais e restrições ao acesso a direitos fundamentais.

Do ponto de vista metodológico, adotou-se o método dedutivo, partindo-se da análise de conceitos gerais relacionados à Justiça Ambiental, Racismo Ambiental, desigualdade regional e direitos fundamentais para, posteriormente, examinar a realidade específica da BR-319 e seus impactos no contexto amazônico.

3.2. Instrumentos de Coleta de Dados

A coleta de dados foi realizada por meio de pesquisa bibliográfica e documental. Na pesquisa bibliográfica, foram utilizados livros, artigos científicos, teses, dissertações e produções acadêmicas relacionadas aos temas Racismo Ambiental, Justiça Ambiental, desigualdade territorial, infraestrutura regional e direitos fundamentais.

Entre os principais referenciais teóricos utilizados destacam-se autores como Robert Bullard (2004), Henri Acselrad (2010), Milton Santos (2008), Bertha Becker (2005), Celso Furtado (2007) e Pedro Lenza (2022), além de estudos relacionados à realidade socioeconômica e territorial da Amazônia brasileira.

No âmbito documental, foram analisados dados oficiais disponibilizados por órgãos públicos e instituições governamentais, especialmente informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Constituição Federal de 1988 e de

documentos institucionais relacionados à infraestrutura rodoviária da Região Norte.

Também foram utilizados relatórios técnicos, notícias institucionais e documentos oficiais referentes às condições de trafegabilidade da BR-319, aos impactos logísticos enfrentados pelo Estado do Amazonas e às dificuldades de integração territorial da região amazônica.

3.3. Procedimentos de Coleta de Dados

Os procedimentos de coleta de dados ocorreram em etapas. Inicialmente, realizou-se levantamento bibliográfico acerca das discussões teóricas relacionadas à Justiça Ambiental, Racismo Ambiental, desigualdade regional e exclusão territorial. Em seguida, procedeu-se à seleção e análise de materiais acadêmicos e documentos institucionais pertinentes à temática investigada.

Posteriormente, foram coletadas informações estatísticas e dados oficiais relacionados à realidade socioeconômica do Estado do Amazonas, às condições da BR-319 e aos impactos estruturais decorrentes da precariedade da infraestrutura rodoviária regional.

Na sequência, realizou-se a sistematização das informações coletadas, organizando os dados de maneira temática e interpretativa, com a finalidade de relacionar os referenciais teóricos da Justiça Ambiental à realidade da exclusão territorial amazônica.

3.4. Análise dos Dados e Aspectos Éticos

A análise dos dados foi conduzida de forma interpretativa e crítica, buscando estabelecer relações entre os referenciais teóricos

utilizados e a realidade estrutural da Amazônia brasileira, especialmente no que se refere à precariedade da BR-319 e às desigualdades territoriais enfrentadas pela população amazonense.

A interpretação dos dados ocorreu mediante análise temática dos documentos e referenciais bibliográficos selecionados, permitindo identificar elementos relacionados à omissão estatal, à exclusão territorial e às limitações estruturais que afetam o desenvolvimento regional do Amazonas.

Quanto aos aspectos éticos, destaca-se que a presente pesquisa não envolveu coleta de dados diretamente com seres humanos, entrevistas ou aplicação de questionários, razão pela qual não houve necessidade de submissão ao Comitê de Ética em Pesquisa, nos termos da Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde. Foram utilizados exclusivamente dados públicos, documentos institucionais e referenciais bibliográficos disponíveis em bases acadêmicas e órgãos oficiais.

4. DISCUSSÃO

4.1. A Ausência de Pavimentação da BR-319 Como Manifestação de Racismo Ambiental

A análise da realidade estrutural da BR-319 evidencia que a precariedade da principal ligação terrestre do Estado do Amazonas com o restante do país ultrapassa uma discussão meramente logística ou administrativa, assumindo dimensões sociais, econômicas, territoriais e constitucionais. A permanência de extensos trechos sem pavimentação adequada, especialmente no denominado “trecho do meio”, contribui para a manutenção do

isolamento regional e para a ampliação das desigualdades históricas enfrentadas pela população amazônica.

Embora a BR-319 tenha sido concebida como instrumento de integração nacional durante o período militar, a ausência de investimentos contínuos em manutenção e pavimentação transformou a rodovia em símbolo das limitações estruturais presentes na Amazônia. Atualmente, durante períodos de intensa precipitação pluviométrica, grande parte da rodovia torna-se praticamente intrafegável, dificultando o transporte de pessoas, alimentos, combustíveis, medicamentos e demais insumos essenciais (DNIT, 2024).

Os impactos sociais decorrentes dessa precariedade atingem diretamente a população amazonense. O elevado custo logístico influencia o preço de mercadorias e serviços, aumenta o custo de vida regional e restringe oportunidades de desenvolvimento econômico e social. Além disso, a dificuldade de integração terrestre compromete o acesso da população a serviços essenciais relacionados à saúde, educação, abastecimento e mobilidade.

Durante a pandemia da Covid-19, por exemplo, as limitações estruturais da BR-319 tornaram-se ainda mais evidentes diante das dificuldades de transporte de oxigênio medicinal e outros insumos hospitalares destinados ao Amazonas. Conforme registrado por Marques (2021), os atrasos logísticos agravaram o cenário de crise sanitária enfrentado pela população amazonense, revelando a vulnerabilidade estrutural decorrente da precariedade da infraestrutura regional.

Sob a perspectiva da Justiça Ambiental, a permanência dessa realidade evidencia um processo de desigualdade territorial persistente. Conforme argumenta Acselrad (2010), a injustiça ambiental ocorre quando determinados grupos sociais suportam, de maneira desproporcional, os efeitos negativos decorrentes da ausência de investimentos públicos e da distribuição desigual da infraestrutura territorial. Nesse sentido, a precariedade da BR-319 não representa apenas uma limitação logística, mas um fator estrutural de exclusão regional.

A análise da malha rodoviária nacional demonstra que grande parte das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste possui ampla integração terrestre pavimentada, favorecendo a circulação econômica, a mobilidade populacional e o acesso a serviços públicos. Em contrapartida, o Amazonas permanece dependente de infraestrutura precária para estabelecer conexão terrestre com o restante do país, situação que evidencia tratamento desigual na distribuição de investimentos públicos em infraestrutura.

Tal realidade reforça a compreensão de que a desigualdade territorial brasileira não decorre exclusivamente de fatores naturais ou geográficos, mas também de decisões políticas e institucionais historicamente consolidadas. Conforme observa Milton Santos (2008), a distribuição desigual da infraestrutura territorial constitui importante mecanismo de reprodução das desigualdades sociais, uma vez que determinadas regiões recebem investimentos capazes de ampliar oportunidades econômicas e sociais, enquanto outras permanecem submetidas a limitações estruturais permanentes.

Nesse contexto, o conceito de Racismo Ambiental mostra-se relevante para compreender as dinâmicas de exclusão territorial

presentes na Amazônia. Embora originalmente relacionado à distribuição desigual de riscos ambientais direcionados a populações racialmente vulnerabilizadas, o conceito passou a abranger processos estruturais de marginalização territorial e ausência de proteção estatal direcionados a grupos historicamente excluídos (BULLARD, 2004).

No caso amazônico, a precariedade da BR-319 afeta diretamente populações indígenas, ribeirinhas, quilombolas e comunidades vulneráveis que dependem da rodovia para deslocamento, abastecimento e acesso a serviços públicos. A permanência dessa situação contribui para restringir oportunidades de desenvolvimento regional e reforça vulnerabilidades sociais já historicamente existentes na Região Norte.

Além disso, a ausência de integração terrestre adequada compromete objetivos fundamentais estabelecidos pela Constituição Federal de 1988, especialmente no que se refere à redução das desigualdades sociais e regionais e à promoção do desenvolvimento nacional (BRASIL, 1988). A omissão estatal relacionada à infraestrutura amazônica evidencia incompatibilidade entre o modelo constitucional de desenvolvimento e a realidade vivenciada pela população do Amazonas.

Não se ignora, contudo, que a discussão acerca da pavimentação da BR-319 envolve importantes debates ambientais relacionados ao avanço do desmatamento, à grilagem de terras e à expansão de atividades ilegais na Amazônia. Diversos estudos apontam que grandes obras de infraestrutura podem intensificar pressões sobre áreas ambientalmente sensíveis e territórios indígenas. Entretanto, a complexidade ambiental da região não pode justificar a

perpetuação de um cenário histórico de exclusão territorial e ausência de investimentos públicos voltados à garantia de direitos fundamentais da população amazônica.

Desse modo, a análise da BR-319 evidencia que a omissão estatal relacionada à infraestrutura regional produz efeitos estruturais de desigualdade territorial capazes de restringir direitos fundamentais e aprofundar vulnerabilidades sociais na Amazônia. Sob essa perspectiva, a permanência da precariedade da rodovia pode ser compreendida como manifestação de Racismo Ambiental, na medida em que determinadas populações permanecem submetidas, de maneira desproporcional, às consequências da ausência de integração territorial adequada e da insuficiência de políticas públicas estruturantes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa buscou analisar se a ausência de pavimentação adequada da BR-319 pode ser compreendida como manifestação de Racismo Ambiental no contexto amazônico. A partir da análise teórica, documental e constitucional desenvolvida ao longo do estudo, verificou-se que a precariedade estrutural da principal ligação terrestre do Estado do Amazonas com o restante do país ultrapassa uma discussão meramente logística, assumindo dimensões sociais, territoriais e institucionais relacionadas à exclusão regional e à restrição de direitos fundamentais.

A investigação permitiu identificar que a permanência histórica de limitações estruturais na BR-319 produz impactos significativos sobre a população amazonense, especialmente no que se refere ao acesso a serviços públicos essenciais, ao abastecimento, à

mobilidade e ao desenvolvimento regional. Além disso, observou-se que a vulnerabilidade logística do Amazonas se intensifica em períodos de crises ambientais, estiagens severas e emergências sanitárias, evidenciando a fragilidade da integração territorial da região.

O estudo também demonstrou que a desigualdade territorial brasileira não decorre exclusivamente de fatores geográficos ou ambientais, mas de processos históricos relacionados à distribuição desigual de investimentos públicos e infraestrutura entre as diferentes regiões do país. Nesse contexto, a realidade amazônica revela a persistência de assimetrias estruturais incompatíveis com os objetivos fundamentais previstos na Constituição Federal de 1988, especialmente no que se refere à redução das desigualdades sociais e regionais e à promoção do desenvolvimento nacional.

Sob a perspectiva teórica da Justiça Ambiental e do Racismo Ambiental, constatou-se que a omissão estatal relacionada à BR-319 contribui para a manutenção de um cenário de exclusão territorial que afeta, de maneira desproporcional, populações historicamente vulnerabilizadas da Amazônia, como indígenas, ribeirinhos, quilombolas e demais grupos socialmente marginalizados. Assim, a ausência de infraestrutura adequada na principal rodovia de integração terrestre do Amazonas pode ser compreendida como expressão de desigualdade estrutural e precarização territorial compatíveis com o conceito ampliado de Racismo Ambiental.

Não se desconsidera, entretanto, a complexidade ambiental relacionada à pavimentação da BR-319, especialmente diante dos debates envolvendo desmatamento, grilagem de terras e impactos sobre áreas ambientalmente sensíveis. Todavia, a proteção

ambiental não pode servir como justificativa para a perpetuação de um cenário histórico de isolamento territorial e ausência de investimentos públicos voltados à garantia de direitos fundamentais da população amazônica.

Conclui-se, portanto, que a discussão sobre a BR-319 exige abordagem equilibrada entre preservação ambiental, desenvolvimento regional e efetivação de direitos fundamentais. Mais do que um debate sobre infraestrutura rodoviária, a problemática analisada revela a necessidade de construção de políticas públicas capazes de enfrentar desigualdades históricas e promover maior integração territorial da Amazônia brasileira.

Por fim, espera-se que o presente estudo contribua para o aprofundamento das discussões acadêmicas relacionadas ao Racismo Ambiental, à Justiça Ambiental e às desigualdades regionais no Brasil, ampliando o debate sobre os impactos sociais da exclusão territorial e sobre a necessidade de efetivação dos direitos fundamentais na Região Amazônica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri. Ambientalização das lutas sociais: o caso do movimento por justiça ambiental. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 103-119, 2010.

BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 10 maio 2026.

BULLARD, Robert D. Enfrentando o racismo ambiental no século XXI. In: ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene; PÁDUA, José Augusto (org.). Justiça ambiental e cidadania. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Linha do Tempo: Rodovia BR-319/AM/RO. Brasília: DNIT, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro>. Acesso em: 10 maio 2026.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Panorama do Estado do Amazonas. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 maio 2026.

LENZA, Pedro. Direito constitucional esquematizado. 26. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2022.

MARQUES, Patrick. Comboio com 160 mil m³ de oxigênio chega com atraso em Manaus devido a condições da BR-319. G1 Amazonas, Manaus, 24 jan. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/01/24/comboio-com-160-mil-m-de-oxigenio-chega-com-atraso-em-manaus-devido-a-condicoes-da-br-319.ghtml>. Acesso em: 10 maio 2026.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Pesquisa social: teoria, método e criatividade. 18. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo,

¹ Técnico Administrativo em Educação, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM), Campus Manaus Zona Leste e Advogado na seccional da OAB Amazonas.

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/8986790465618809>. Orcid: <https://orcid.org/0009-0005-3510-2298>. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

² Assistente Judiciário no Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas (TJAM), da 2ª Vara da Comarca de Manacapuru/AM.

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/3872036382942140>. Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-1656-2670>. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

³ Pedagogo do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM), Campus Manaus Zona Leste. Lattes:

<http://lattes.cnpq.br/2040421004107342>. Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-0695-5104>. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)