

Considerações para tomar a Estrada como artefato de comunicação na Amazônia: um olhar sobre a BR-319¹

Daniele Basso²
Sandro Adalberto Colferai³
Universidade Federal de Rondônia - UNIR

RESUMO

Este artigo apresenta uma abordagem teórica sobre a BR-319 como meio de comunicação na Amazônia, articulando três perspectivas centrais: o viés temporal e espacial dos meios, segundo Harold Innis; o conceito de mediações culturais, proposto por Jesús Martín-Barbero; e a análise geopolítica da Amazônia elaborada por Bertha Becker. A rodovia, mais do que uma infraestrutura física, é compreendida como artefato comunicacional que estrutura fluxos simbólicos, reorganiza territorialidades e condensa disputas entre projetos de desenvolvimento, ocupação e pertencimento. A discussão aqui realizada fundamenta-se na interconexão conceitual desses autores para discutir a BR-319 como vetor de poder e linguagem na constituição do espaço amazônico. Assim, o trabalho contribui para a reflexão crítica sobre os meios infraestruturais como campos estratégicos de mediação e disputa na comunicação contemporânea, especialmente no contexto amazônico.

PALAVRAS-CHAVE: Comunicação, Amazônia, mediação, estradas, populações locais.

Introdução

No coração da Amazônia, a BR-319 corta a floresta como uma cicatriz antiga e sempre reaberta. Mais do que uma estrada, ela é o fio condutor de debates acalorados sobre desenvolvimento, pertencimento e futuro. Conectando Manaus (AM) a Porto Velho (RO), essa rodovia não é apenas uma via de trânsito, mas um símbolo potente de diferentes projetos de ocupação da região. Sua pavimentação - defendida por uns, temida

¹Trabalho apresentado no Grupo de Trabalho Geografias da Comunicação, do 25º Encontro dos Grupos de Pesquisa em Comunicação, evento componente do 48º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

²Mestranda em Comunicação pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR), email: daniele.basso@gmail.com

³Professor do curso de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), email: sandro.colferai@unir.br

por outros - reacende uma pergunta fundamental: o que realmente significa uma estrada na Amazônia?

A BR-319 não transporta apenas veículos. Carrega consigo narrativas, interesses e disputas que atravessam fronteiras físicas e simbólicas. É nesse entrelaçamento que a comunicação emerge como chave interpretativa. Olhar para a estrada como meio de comunicação é reconhecer que a estrada, e o asfalto, também comunica - delimita territórios, desenha pertencimentos, distribui vozes e silencia outras. Comunica porque organiza sentidos sobre o que é floresta, quem pertence a ela, e como ela deve ou não ser transformada.

Este artigo parte da premissa de que a BR-319 é mais do que uma via de circulação: trata-se de um artefato comunicacional que deve ser compreendido para além de sua funcionalidade técnica. Para tanto, propomos uma reflexão teórica ancorada em três autores centrais. Harold Innis (2008), em *O viés da comunicação*, oferece elementos para pensar como os meios — inclusive as estradas, entendidas aqui como meios de comunicação — moldam as relações entre tempo, espaço e poder. Jesús Martín-Barbero (2001), em *Dos meios às mediações: comunicação, cultura e hegemonia*, convida-nos a deslocar o olhar para as mediações culturais que atravessam e reconfiguram as práticas comunicacionais nos territórios. Já Bertha Becker (2004), em *Amazônia: geopolítica na virada do milênio*, chama a atenção para o fato de que, na Amazônia, toda estrada é também uma estratégia geopolítica — expressão concreta de disputas territoriais e de projetos de poder sobre a floresta.

Não buscamos aqui comprovações empíricas ou dados de campo, posto que se trata de um movimento inicial e parte de uma pesquisa de maior abrangência. Assim, nesta altura trata-se de um esforço de pesquisa bibliográfica. O que nos move é a necessidade de pensar, com profundidade e sensibilidade, o que pode significar a estrada como meio de comunicação no contexto amazônico - e o que está em jogo quando a floresta se vê atravessada por promessas de progresso que, tantas vezes, esquecem de escutar quem nela vive.

Estradas e seus significados

Pensar uma estrada como um meio de comunicação pode soar, à primeira vista, como um desvio conceitual. No entanto, quando olhamos para a BR-319 (figura 1), no coração da Amazônia, percebemos que ela comunica antes mesmo de ser pavimentada: comunica pela sua presença, pelas promessas que carrega, pelos medos que desperta, pelas vozes que convoca e por aquelas que silencia.

Figura 1 - Mapa da BR-319



Fonte: Santos (2025).

Como nos ensina Harold Innis (2008), os meios de comunicação não são neutros, pois possuem um *viés* - seja do tempo, seja do espaço - que molda as formas de organização social, a distribuição de poder e as relações entre centro e periferia. Para Innis, as infraestruturas - entre as quais também estão as estradas - funcionam como meios de comunicação que moldam o fluxo de informações, poder e organização social. Nesse sentido, estradas se tornam mídias de dominação espacial, que facilitam o transporte rápido de mensagens e atuam no controle logístico - o que pode fragilizar culturas locais ao homogeneizar fluxos (Innis, 2008).

Assim, a BR-319, enquanto meio espacial, favorece a expansão territorial e a centralização do controle sobre áreas remotas. Ela estende o braço do Estado e do mercado sobre a floresta, e com isso, comunica formas específicas de domínio e presença. Mas a estrada não comunica sozinha. Ela se insere num campo de sentidos disputados,

onde diferentes grupos, comunidades tradicionais, movimentos sociais, governos, empresas que narram, interpretam e reagem a sua existência de maneiras distintas.

É nesse emaranhado que o pensamento de Jesús Martín-Barbero (2001) se torna essencial. Ao propor que a comunicação se dá nas mediações culturais, o autor desloca o olhar do meio técnico para os processos sociais. Para Martín-Barbero (2001), as mediações culturais são os processos sociais, históricos e simbólicos que transformam os meios de comunicação em espaços de negociação, conflito e ressignificação cultural. Elas não são apenas *canais* de transmissão de mensagens, mas pontos de encontro onde a cultura popular, as estruturas de poder e as identidades se entrelaçam.

Neste ponto, ainda partindo de Martín-Barbero (2001), as estradas também são mediações culturais, pois não são apenas vias físicas, mas espaços que facilitam trocas simbólicas, conectam culturas distintas, permitindo a circulação de ideias, música, linguagem e costumes. Além disso, as estradas também podem ser palco de conflitos culturais e organizam o tempo e o espaço social, definindo quem tem acesso a recursos e visibilidade

Com isso, a BR-319, então, pode ser pensada não apenas como um traço no mapa, mas como espaço simbólico onde diferentes racionalidades se encontram: a racionalidade técnica da modernização, o saber ancestral das populações indígenas e ribeirinhas, as lógicas do ativismo ambiental, a linguagem das redes digitais. A estrada, nesse contexto, é uma narrativa em disputa, uma mediação em movimento.

Bertha Becker (2004), por sua vez, nos alerta que nenhuma estrada na Amazônia é inocente. Em sua leitura geopolítica, as infraestruturas operam como dispositivos de poder, articulando interesses locais, nacionais e globais sobre o território. A BR-319, ao atravessar a floresta, reconfigura não apenas o espaço físico, mas também os regimes de governança e apropriação. A estrada transforma o invisível em visível, uma vez que, por exemplo, territórios antes preservados em áreas acessíveis à extração e à especulação fundiária. Nesse sentido, comunicar por meio da estrada é também redesenhar a geografia política da Amazônia, com impactos que extrapolam a região e reverberam nas agendas climáticas e ambientais do planeta.

Essas três abordagens não se anulam, ao contrário, se reforçam. Innis nos mostra que o meio importa; Martín-Barbero, que o meio não é tudo; Becker, que mediação promovida pela estrada na Amazônia é atravessada por projetos geopolíticos. A BR-319, ao ser pavimentada, ou mesmo quando permanece intransitável, encarna essas camadas de significados. Ela é simultaneamente estrutura e discurso, caminho e conflito, promessa e ameaça. É uma estrada que fala — e que, por isso mesmo, precisa ser *ouvida* com atenção, com consciência de que cada traço em seu percurso é também um traço na história das populações que a circundam e dos povos que habitam a floresta.

Se, como afirma Milton Santos (2002), toda técnica carrega uma ideologia, então as estradas não apenas levam a algum lugar, mas constroem lugares, definem quem chega, quem fica e quem é deixado para trás. No caso da BR-319, a promessa de integração é acompanhada de silenciamentos e apagamentos que precisam ser confrontados à luz da comunicação, entendida como espaço de negociação, resistência e reconstrução simbólica do território.

Disputas comunicacionais e implicações teóricas

A BR-319 é mais do que uma estrada. Mesmo inacabada, ela fala. Fala por suas lacunas, pelas promessas que arrasta há décadas, pelos impactos que causa antes mesmo de ser completamente refeita. Ela corta a floresta, mas também atravessa imaginários, reorganiza afetos e convoca narrativas. Seu traçado - ainda que ausente em muitos trechos - tem o poder de mobilizar emoções, provocar disputas e gerar expectativas. Por isso, pensar a BR-319 é escutar não só o ruído das máquinas, mas também os sussurros de uma floresta que insiste em dizer algo.

Para Harold Innis (2008), os meios de comunicação moldam a sociedade conforme favorecem o tempo ou o espaço. A estrada, nesse contexto, não é neutra: ela acelera, conecta, invade. É um meio que privilegia o espaço, impondo um modelo de controle territorial que atua à distância. Com isso, invisibiliza ritmos locais e saberes que florescem na lentidão, na escuta e no cuidado. A BR-319 comunica um projeto: o da centralização, da ocupação planejada, da floresta transformada em recurso. E esse projeto,

ainda que muitas vezes revestido de progresso, tem um custo - o da ruptura de vínculos e da uniformização de modos de vida.

Jesús Martín-Barbero (2001) nos convida a deslocar o olhar dos meios para as mediações. E ao fazer isso, vemos a BR-319 por outro ângulo: como um palco simbólico onde diferentes vozes se encontram e se enfrentam. Indígenas, ribeirinhos, gestores públicos, ambientalistas, empresários e comunicadores - todos trazem suas próprias histórias e leituras sobre o que essa estrada representa. É na interseção desses relatos que se formam os conflitos comunicacionais mais profundos. A estrada torna-se, assim, um espaço onde diferentes formas de vida tentam coexistir ou se sobrepor, muitas vezes com tensões irreconciliáveis.

Bertha Becker (2004), com sua leitura geopolítica da Amazônia, ajuda a entender por que a BR-319 é mais do que infraestrutura: ela é uma ferramenta estratégica. Um instrumento usado para redesenhar o território segundo interesses que, em muitos casos, vêm de fora. Quando se fala em reconectar Manaus ao *resto do Brasil*, o que está em jogo é também reconectar a floresta aos centros decisórios, não para escutá-la, mas para moldá-la conforme uma lógica externa. A estrada, nesse processo, não apenas atravessa a floresta, ela a transforma, redefine seus significados e reordena quem pode falar por ela.

As consequências disso são profundas. Estradas como a BR-319 carregam não só caminhões, mas também ideias, valores e projetos. Elas moldam o que se pode ver, ouvir e dizer. Cada trecho pavimentado impõe um novo regime de visibilidade, ampliando acessos para uns e apagando presenças para outros. Linguagens tradicionais, modos de habitar o território, redes de cuidado e solidariedade, tudo isso pode ser silenciado em nome de um desenvolvimento que pouco dialoga com quem vive na floresta.

Dentro desse cenário, a floresta, por sua vez, é um território vivo e politicamente tensionado pelas transformações impostas pela infraestrutura (Santilli, 2019). Como destaca Fearnside (2024), projetos de alto impacto facilitados por melhor conectividade, como a BR-319, ampliam o acesso a áreas de floresta intacta, desencadeando atividades extrativistas e pressionando o equilíbrio ecológico da região. Dessa forma, grandes intervenções rodoviárias revelam-se incompatíveis com a biodiversidade e a

sobrevivência dos ecossistemas locais, intensificando conflitos entre a lógica técnica e a dinâmica ecológica (Santilli, 2019).

Compreender a BR-319 como artefato comunicacional é, portanto, mais do que uma escolha teórica, é um gesto ético. É buscar ouvir o que normalmente não se ouve, perceber o que o discurso técnico costuma esconder, revelar os conflitos que se desenham nas margens. A estrada não é apenas um traço no mapa: é um lugar de disputa simbólica, onde diferentes futuros para a Amazônia são projetados, tensionados e, muitas vezes, impostos (Aguiar *et al.*, 2024).

Se, de um lado, a BR-319 carrega a promessa de integração e desenvolvimento, de outro, ela abriga resistências que não se deixam calar. Resistências que falam a língua da floresta, que se fazem ouvir entre as populações tradicionais, nas rádios comunitárias, nas redes de solidariedade. Disputar os sentidos da BR-319 é também disputar o direito de imaginar outros caminhos - mais justos, mais diversos, mais enraizados nas realidades vividas por quem habita a Amazônia (Louzada, 2014).

Ao propor a leitura da BR-319 como artefato comunicacional, este artigo propõe uma abordagem fundamental para uma parcela da Amazônia que pouco tem sido objetivo de atenção, aquela entrecortada por estradas e servem a projetos de ocupação efetivados a partir da segunda metade do século XX: a possibilidade de reconceituar as infraestruturas como tecnologias simbólicas de poder, linguagem e disputa territorial. Ainda que o presente trabalho não se baseie em dados empíricos, os aportes teóricos permitem projetar cenários de análise nos quais a estrada opera simultaneamente como meio técnico e campo discursivo.

Nesse sentido, três resultados conceituais podem ser destacados. Primeiro, à luz de Harold Innis (2008), compreende-se que a estrada impõe uma lógica comunicacional marcada pelo viés espacial, favorecendo a expansão territorial em detrimento das dinâmicas locais de tempo e permanência. A BR-319, ao estender o alcance do Estado e do mercado, materializa uma comunicação que tem o potencial de fragmentar ritmos e saberes próprios da floresta.

Segundo, como mostra Jesús Martín-Barbero (2001), essa infraestrutura deve ser pensada como mediação cultural em si, isto é, como um dispositivo em que se inscrevem e se confrontam narrativas diversas, muitas vezes incompatíveis entre si. A estrada tensiona o campo comunicacional ao fazer coexistir promessas oficiais de progresso com denúncias de devastação ambiental, exclusão social e silenciamento cultural.

Por fim, a contribuição de Bertha Becker (2004) torna evidente que a BR-319 funciona como instrumento geopolítico, reposicionando a Amazônia nas estratégias de controle e exploração de recursos. O resultado dessa operação simbólica é a possibilidade de produção de novos mapas, não apenas físicos, mas epistemológicos, nos quais a floresta passa a ser representada conforme interesses exógenos, com consequências comunicacionais, ecológicas e sociais profundas.

Este trabalho aciona autores já consolidados que contribuem para pensar a estrada na Amazônia como uma infraestrutura que também opera como meio de comunicação. Essa abordagem permite compreender as rodovias não apenas como obras técnicas, mas como arenas discursivas e simbólicas. Com isso, abrem-se caminhos para análises futuras sobre como a comunicação se realiza — e se disputa — nas estradas, nas margens e nas encruzilhadas de um território tão diverso quanto a Amazônia.

Considerações finais

A BR-319, ao ser pensada como artefato comunicacional, revela-se muito mais do que uma estrada. Ela é linguagem. É projeto. É disputa. Ao percorrer os sentidos simbólicos, políticos e territoriais que se entrelaçam em seu traçado, compreende-se que sua pavimentação não diz respeito apenas à infraestrutura física, mas à forma como se deseja comunicar — e controlar — a floresta e seus povos.

A articulação dos aportes de Harold Innis, Jesús Martín-Barbero e Bertha Becker permite enxergar a estrada como meio de reorganização espacial, campo de mediações culturais e dispositivo geopolítico de reterritorialização. Cada uma dessas lentes revela não apenas aspectos distintos, mas complementares da BR-319: o viés da comunicação que favorece o domínio territorial; a mediação que tensiona saberes em disputa; e a

reconfiguração do espaço amazônico segundo lógicas que nem sempre dialogam com quem habita a floresta.

Pensar a estrada como meio de comunicação é, portanto, um convite à escuta. Escutar os silêncios, as resistências, os discursos subterrâneos que emergem nas bordas do asfalto e nos interstícios da floresta. É reconhecer que a comunicação não se limita aos meios tradicionais, mas se inscreve também nos territórios, nos fluxos, nas ausências e presenças.

Certamente, não há respostas prontas — e tampouco é pretensão deste trabalho esgotar os sentidos que a BR-319 carrega. Ao contrário, propõe-se aqui um deslocamento: olhar para a infraestrutura não apenas como obra de engenharia, mas como construção simbólica e política. Esse deslocamento, acreditamos, é necessário para que o campo da Comunicação continue ampliando seus horizontes teóricos e, sobretudo, para que seja capaz de incluir as vozes historicamente silenciadas da Amazônia em seus modos de ver, sentir e narrar o mundo.

O desafio que se impõe é o de seguir escutando — com atenção, com responsabilidade, com afeto — as múltiplas formas de comunicação que brotam da floresta, mesmo quando abafadas pelo ruído do progresso.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Tamires Cunha *et al.* Análise da interferência da abertura de estradas nos Parâmetros Morfométricos da rede de drenagem da bacia hidrográfica do alto rio das Garças–Rondônia, Amazônia Sul Ocidental. **Cuadernos de Educación y Desarrollo**, v. 16, n. 3, 2024. Disponível em: <https://cuadernoseducacion.com/ojs/index.php/ced/article/view/3639>. Acesso em: 10 jul. 2025.

BECKER, Bertha K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

FEARNSIDE, Philip Martin. Impactos das rodovias sobre áreas intactas da Amazônia. In: **Amazônia Real**, publicado em 14 maio 2024. Disponível em: <https://ihu.unisinos.br/categorias/638867-impactos-da-rodovia-br-319-1-inviabilidade-economica>. Acesso em: 20 jun. 2025.

INNIS, Harold. **O viés da comunicação**. São Paulo: Edusp, 2008.

LOUZADA, Camila. **As grandes obras para reabertura da BR-319 e seus impactos nas localidades ribeirinhas do Rio Solimões**: Bela Vista e Manaquiri, no Amazonas. 2014. Tese de Doutorado - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014. 221f. Disponível em: https://www.academia.edu/download/92092328/Dissertacao_-_Camila_de_Oliveira_Louzada.pdf. Acesso em: 06 jul. 2025.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações: comunicação, cultura e hegemonia**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001.

SANTILLI, Márcio. **A floresta e a política**. São Paulo: ISA, 2019.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2002.