

This file has been cleaned of potential threats.

If you confirm that the file is coming from a trusted source, you can send the following SHA-256 hash value to your admin for the original file.

8c206ff40b873280d5b0be1225869d39770b77a876aba1e5e0243a4c558421b9

To view the reconstructed contents, please SCROLL DOWN to next page.

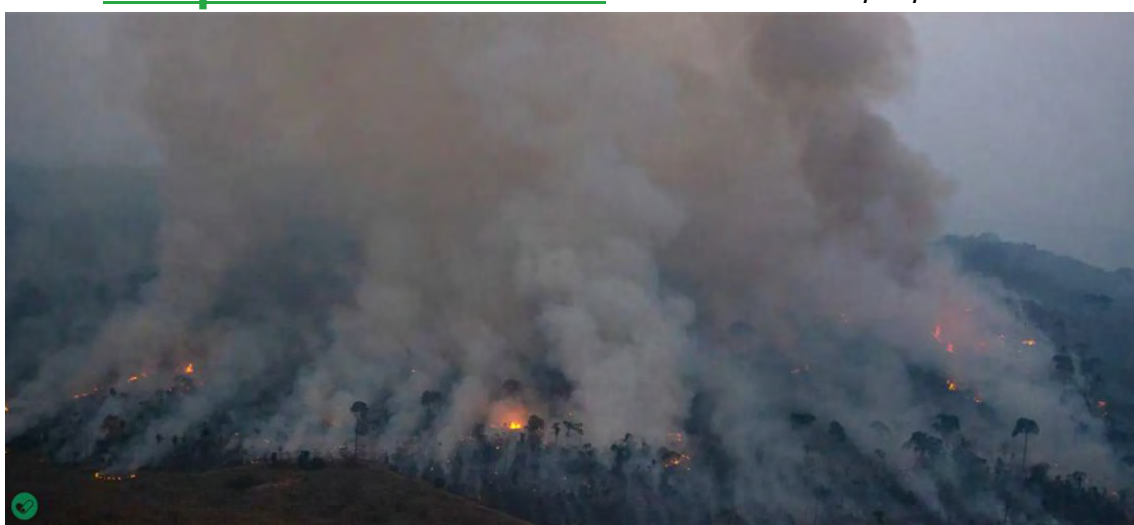
<https://amazoniareal.com.br/br-319-o-perigo-chega-a-um-momento-critico/>



BR-319: O perigo chega a um momento crítico



Por [Philip Martin Fearnside](#) Publicado em: 15/02/2024 às 11:14



A reconstrução da BR-319 (Figura 1) e seus projetos associados escondidos [1] ainda não são um fato consumado, mas o perigo chegou a um momento crítico. Em novembro de 2023 o governo criou de grupo de trabalho (GT) da BR-319 organizado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNIT) para considerar que medidas podem ser adotadas para tornar a reconstrução da BR-319 ambientalmente sustentável [2]. Em dezembro o governo acrescentou o projeto ao Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (PRDA) para 2024-2027 [3], e a Câmara de Deputados colocou um Projeto de Lei em regime de urgência para obrigar o IBAMA a aprovar a obra e o governo de financiá-lo [4]. Em janeiro de 2024 o Secretário-executivo do Ministério dos Transportes garantiu ao GT da BR-319 que é compromisso de Lula asfaltar a BR-319 [5]. O

relatório final do GT da BR-319 é previsto para fevereiro de 2024, e deve ser lançado nos próximos dias. Na sua fala ao GT-BR-319, o Secretário-executivo do Ministério dos Transportes deixou claro que o objetivo do relatório do GT é de justificar a aprovação da licença e instalação da obra [5]. Ou seja, não há nem pretexto de que seja uma análise neutra para pensar a questão de se, mesmo após as medidas mitigatórias a serem propostas, o impacto seria justificável e a obra deve ir para frente.

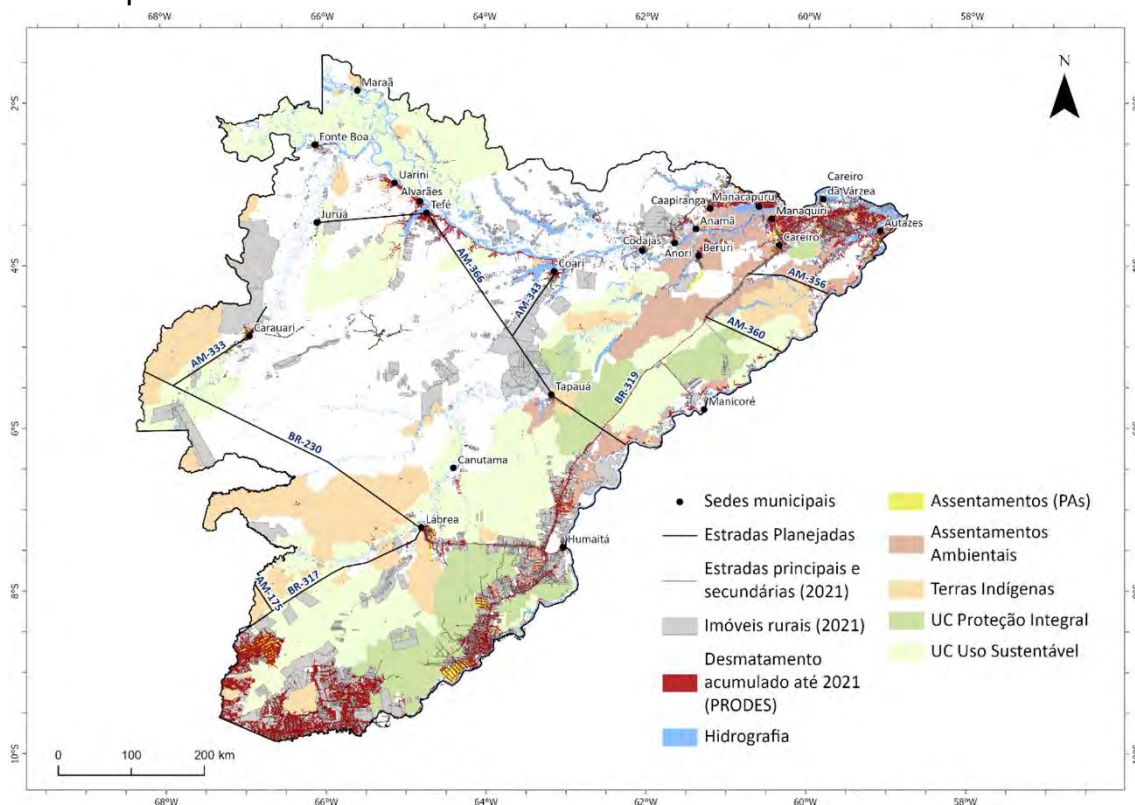


Figura 1. A rodovia BR-319 e estradas laterais planejadas associadas, como a AM-366 e AM-343, abrindo a região Trans-Purus à entrada de desmatadores. As áreas em cinza ao longo das rotas planejadas da AM-366 e AM-343 são registros no Cadastro Ambiental Rural (CAR) até 2021, ou seja, áreas reivindicadas por grileiros em antecipação da construção dessas estradas ligadas à BR-319. Fonte: A.M. Yanai.

Enquanto o GT da BR-319 discute como fazer a BR-319 “ambientalmente sustentável”, é importante ser claro que isto não vai acontecer. As medidas a serem adotadas apenas amenizariam um pouquinho do impacto ao longo da rota entre Manaus e Humaitá, enquanto os impactos muito maiores afetariam vastas áreas longe da estrada em si e não seriam controlados mesmo se o presidente da república e os governadores estaduais tivesse isto como primeira prioridade. Esses impactos nem foram considerados no EIA [6] e não

fazem parte das discussões atuais organizadas pelo DNIT. A BR-319 deve trazer grileiros, fazendeiros, agricultores e madeireiros da região AMACRO, hoje um dos principais focos de desmatamento na Amazônia [Figura 2], para toda a área já conectada a Manaus por estradas e para as enormes áreas que seriam abertas por estradas planejadas a serem conectadas à BR-319, como a AM-366. As áreas a receberem esses desmatadores incluem a Roraima [7], famosa como o estado com menos controle ambiental.

A AM-366 abriria a região Trans-Purus – a grande área de floresta no estado do Amazonas ao oeste do rio Purus [8, 9]. Isto incluía a maior área na Amazônia de terras públicas não destinadas, as chamadas “terras devolutas”, que são as mais atraentes para grileiros e outros invasores [10, 11]. As estradas laterais que conectariam à BR-319, como a AM-366, fazem parte do impacto do projeto da BR-319, embora se finja nos meios políticos de que se trata de um problema separado. Não é separado, e o lobby “Amigos da BR-319” já está pressionando também para a AM-366 [12]. O que acontece depois de fornecer acesso por estrada é, em grande parte, fora do controle do governo [13].



Figura 2. Queimada na região AMACRO, o grande foco de desmatamento no encontro dos estados de Amazonas, Acre e Rondônia que será conectado a vastas áreas de floresta intacta pela BR-319 e estradas associadas. Foto: Nilmar Lage/ Greenpeace/ 30/ 08/ 2022. Fonte: [14].

Um dos assuntos em discussão é a criação de unidades de conservação. Isto é bom, e deve criar muitas delas rapidamente, antes que as áreas sejam invadidas e desmatadas. Algumas delas devem ser de proteção integral, mas muitas podem ser do tipo “uso sustentável”, desde que não sejam APAs, que não oferecem quase nenhuma proteção. Toda a área de floresta pública não destinada deve ser convertida em algum tipo de reserva, e nada legalizada como propriedade privada. Isto não deve ser apenas ao longo do trajeto da BR-319, mas em toda a área impactada, inclusive a região Trans-Purus.

Parte da discussão é sobre experiências internacionais de estradas que cortam áreas preservadas, que podem servir de modelo à essa rodovia na Amazônia. Exemplos internacionais vem sendo usados como argumento de que declarando a BR-319 uma “estrada parque” ia zerar o desmatamento. Infelizmente, esta noção é irreal no contexto da fronteira na Amazônia. O primeiro EIA da BR-319, de 2009 e já rejeitada e substituída pelo atual EIA, apresentou o Parque Nacional de Yellowstone, nos EUA, como o exemplo do que se esperava na BR-319 com “governança”. Incluiu um mapa das estradas no parque, onde milhões de turistas circulam e ninguém corta uma única árvore ([15], p. 205). A irrealidade deste cenário para a BR-319 seria difícil de exagerar [16]. Este discurso continua: em agosto de 2023 o Ministro dos Transportes declarou que a BR-319 será “a rodovia mais sustentável e mais verde do planeta” [17]. Os desmatadores atraídos pela BR-319 não se comportam como turistas, e a imaginada “governança” não os controla na prática [18].

O exemplo melhor é a reconstrução da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá), que foi licenciada em 2006 com base na hipótese de que o plano “BR-163 Sustentável” ia evitar o desmatamento. Este programa incluiu 32 ONGs mais o Governo Federal, e tinha a participação de alguns dos melhores ambientalistas e acadêmicos do País. A então ministra do meio ambiente, Marina Silva, declarou que a BR-163 ia ser um “corredor de desenvolvimento sustentável”. A história real que sucedeu não seguiu este cenário: a área se tornou, e ainda é, um dos maiores focos de desmatamento, grilagem de terras, exploração madeireira ilegal, e garimpagem [19]. Em 2019, o “dia do fogo” foi

organizado a partir de Novo Progresso, na BR-163, quando fazendeiros em toda a Amazônia combinaram para queimar no mesmo dia para mostrar ao Presidente Bolsonaro que estavam “desenvolvendo” a Amazônia [20]. A BR-163 gerou as invasões da Terra Indígena Baú [21-22], a grilagem na FLONA Jamaxim [23], e os ramais dando acesso à metade oeste da Terra do Meio (uma área de floresta do tamanho da Suíça) [24].

Os riscos o projeto de reconstrução são enormes, e o estado brasileiro não tem e não terá a capacidade de conter os impactos num horizonte de tempo que vai muito além de qualquer mandato político. O custo seria astronômico para controlar a situação em toda a área que receberia os impactos. Qual é o plano para controlar o desmatamento em Roraima e na região Trans-Purus? Os riscos ferem os interesses nacionais mais básicos, inclusive a manutenção da cidade de São Paulo [25]. A floresta na região Trans-Purus, que é ameaçada pela AM-366, AM-343 e outros projetos ligados à BR-319, é a principal fonte de água para a maior cidade do País, sendo que a reciclagem de água pela floresta nessa área é chave para surtir o vapor d'água aos ventos conhecidos como “rios voadores” que levam a água para a Sudeste brasileira [26]. Pesquisas indicam que 70% da água na bacia hidrográfica que inclui São Paulo vêm da Amazônia [27, 28]. Manter a floresta na área ameaçada pelo projeto também é chave para evitar que o aquecimento global passe de um ponto de não retorno e escape do controle humano, o que seria catastrófico para o Brasil, levando grandes secas e incêndios, inundações, a perda da floresta amazônica, a desertificação da região Nordeste, grandes tufões e aumento do nível do mar na costa brasileira, grandes perdas para o agronegócio e a agricultura familiar, e temperaturas insuportáveis para a população humana em muitos locais [29].

Os benefícios da BR-319 tem sido incessantemente exagerados. A obra não é economicamente justificável, pois o transporte de produtos das fábricas da Zona Franca de Manaus para mercados na região Sudeste é bem mais barato por água do que seria pela rodovia [30]. A BR-319 é a única grande obra no País que não tem um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) [16, 31], ou seu antecessor, o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE). Apesar da longa história de desculpas para não ter o EVTE, a

verdadeira razão é óbvia: não é economicamente viável, mesmo sem considerar seus enormes custos ambientais [16, 32]. O Primeiro EIA até admitiu que “representantes das indústrias de Manaus têm indicado que, no momento, a rodovia teria baixa importância para o Polo Industrial de Manaus” ([15], p. 216). Não se deve ser enganado por um discurso político sobre uma inexistente utopia de governança. Arriscar os impactos desta obra é perigoso demais.

A imagem que abre este artigo mostra queimada na região da Amacro (Amazonas, Acre e Rondônia), em uma área com cerca de 8.000 hectares de desmatamento – a maior em 2022 (Foto: Nilmar Lage/ Greenpeace/30/08/22).

Notas

[1] Fearnside, P.M. 2022. [Por que a rodovia BR-319 é tão prejudicial](#). *Amazônia Real*.

[2] *ClimaInfo*. 2023a. [Governo cria de grupo de estudo da BR-319 sem IBAMA e Ministério do Meio Ambiente](#). *ClimaInfo*, 21 de novembro de 2023.

[3] Alfaia, I. 2023. [Trecho do meio da BR-319 entra em plano para asfaltamento até 2027](#). Brasil Norte Comunicações (BNC Amazonas), 04 de dezembro de 2023.

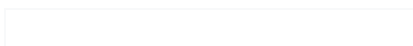
[4] Fearnside, P.M. 2023. [Correndo para o fim da floresta amazônica: BR-319 entra na pauta do plenário da Câmara](#). *Amazônia Real*, 20 de dezembro de 2023.

[5] *ClimaInfo*. 2024. [Secretário do Ministério dos Transportes diz que é compromisso de Lula asfaltar a BR-319](#). *ClimaInfo*, 23 de janeiro de 2024.

- [6] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2020. [BR-319/AM EIA – Estudo de Impacto Ambiental Segmento do Km 250,00 ao Km 655,70](#).
- [7] Barni, P.E.; P.M. Fearnside & P.M.L.A. Graça. 2018. [Simulando desmatamento e perda de carbono na Amazônia: Impactos no Estado de Roraima devido à reconstrução da BR-319 \(Manaus-Porto Velho\)](#). In: Oliveira, S.K.S. & Falcão, M.T. (Eds.). *Roraima: Biodiversidade e Diversidades*. Editora da Universidade Estadual de Roraima (UERR), Boa Vista, Roraima. p. 154-173.
- [8] Santos, J.L., A.M. Yanai, P.M.L.A. Graça, F.W.S. Correia & P.M. Fearnside. 2023. [Amazon deforestation: Simulated impact of Brazil's proposed BR-319 highway project](#). *Environmental Monitoring and Assessment* 195(10): art. 1217.
- [9] Santos, J.L., A.M. Yanai, P.M.L.A. Graça, F.W.S. Correia & P.M. Fearnside. 2024. [Impacto simulado da BR-319-I: Introdução à série](#). *Amazônia Real*, 06 de fevereiro de 2024.
- [10] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020. [Região Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*.
- [11] Carrero, G.C., R.T. Walker, C.S. Simmons & P.M. Fearnside. 2023. [Grilagem de terras na Amazônia brasileira](#). *Amazônia Real*.
- [12] *Amazonas em Tempo*. 2022. [Amigos da BR-319 propõem volta do DER-AM, ponte sobre o Solimões e Rodovia "Transpurus"](#). *Amazonas em Tempo*, 20 de setembro de 2022.
- [13] Fearnside, P.M. 2021a. [O desmatamento da Amazônia](#). *Amazônia Real*.
- [14] Lima, W. 2022. [Queimadas batem recorde em agosto na Amazônia](#). *Amazônia Real*, 01 de setembro de 2022.
- [15] DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes). 2009. [Estudo de impacto ambiental da reconstrução da BR-319](#).

- [16] Fearnside, P.M. & P.M.L.A. Graça. 2009. [BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central](#). *Novos Cadernos NAEA* 12(1): 19-50.
- [17] *ClimaInfo*. 2023b. [Recursos do Fundo Amazônia podem parar na BR-319, que corta a floresta](#). *ClimaInfo*, 18 de agosto de 2023.
- [18] Andrade, M.B.T., L. Ferrante & P.M Fearnside. 2021. [A rodovia BR-319, do Brasil, demonstra uma falta crucial de governança ambiental na Amazônia](#). *Amazônia Real*, 02 de março de 2021.
- [19] Wenzel, F. 2022. [Os Engenheiros da grilagem](#).
- [20] Greenpeace-Brasil, 2020. [Dia do fogo completa um ano, com legado de impunidade](#). Greenpeace-Brasil, 10 de agosto de 2020.
- [21] Carneiro,, T. 2022. [Ameaças do garimpo e invasões: o que se sabe sobre a Terra Indígena Baú, onde lideranças dizem ter detido garimpeiros no PA](#). *G1*, 21 de maio de 2022.
- [22] Pinto, D. 2023 [Terras Indígenas impactadas pela BR-163 estão sem acesso a recursos de mitigação](#). *OEco*, 16 de fevereiro de 2023.
- [23] Pegurier, E. & D. Bragança. 2017. [Grileiros ganham meio bilhão com redução de Jamanxim](#). *OEco*, 14 de julho de 2017.
- [24] Doblaz, J. 2015. [Rotas do Saque :Rotas do Saque Violações e Ameaças à Integridade Territorial da Terra do Meio \(PA\)](#). ISA, São Paulo, SP. 46 p. h
- [25] Fearnside, P.M. 2021b. [As lições dos eventos climáticos extremos de 2021 no Brasil: 2 – A seca no Sudeste](#). *Amazônia Real*, **20 de julho** de 2021.
- [26] Fearnside, P.M. 2015. [Rios voadores e a água de São Paulo](#). *Amazônia Real*
- [27] van der Ent, R.J., H.H.G. Savenije, B. Schaeffli & S.C. Steele-Dunne, 2010. [Origin and fate of atmospheric moisture over continents](#). *Water Resources Research* 46: art. W09525.

- [28] Zemp, D.C., C.-F Schleussner, H.M.J. Barbosa, R.J. van der Ent, J.F. Donges, J. Heinke, G. Sampaio & A. Rammig. 2014. [On the importance of cascading moisture recycling in South America](#). *Atmospheric Chemistry and Physics* 14: 13.337–13.359.
- [29] Fearnside, P.M. & R.A. Silva. 2023. [A seca na Amazônia em 2023 indica um futuro desastroso para a floresta tropical e seu povo](#). *The Conversation*, 06 de novembro de 2023.
- [30] Teixeira, K.M. 2007. [Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Containeres nas Conexões com a Região Amazônica](#). Tese de doutorado em engenharia de transportes. São Carlos, SP : Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. 235 p.
- [31] DNIT ([Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes](#)). 2016. Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA. DNIT, 24 de outubro de 2016.
- [32] Fleck, L. 2009. [Eficiência Econômica, Riscos e Custos Ambientais da Reconstrução da BR 319](#). Conservation Strategy Fund, Lagoa Santa, MG. 87 p.



Sobre a matéria



Philip Martin Fearnside

É doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências.

Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria que podem ser acessados aqui. <https://philip.inpa.gov.br>