

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.

f52e99dec2d6ec68020fd1fad476062b2f4abd1d9b17ee37a3ab8c8c0d2d39d0

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

<https://amazoniareal.com.br/impactos-da-rodovia-br-319-1-inviabilidade-economica/>



## Impactos da rodovia BR-319 – 1: inviabilidade econômica

Por [Philip Martin Fearnside](#) Publicado em: 23/04/2024 às 14:06



A inviabilidade econômica da BR-319 é mostrada pelas duas análises existentes. Um estudo por Leonardo Fleck [1] mostrou que os benefícios econômicos seriam apenas um terço do custo previsto, mesmo ignorando o valor de muitos dos impactos ambientais, inclusive todos que não sejam ao longo da rodovia em si, além de todos os impactos sociais. Considerando apenas os custos financeiros de transporte, sem considerar o valor das obras e dos impactos, a Karenina Teixeira [2] mostrou que o transporte dos produtos das fábricas da Zona Franca de Manaus para São Paulo pela BR-319 seria 19% mais caro que o atual sistema de barcaças com carretas até Belém seguida de transporte rodoviária de Belém para São Paulo, e seria 37% mais barato que o sistema atual se fosse construído um porto adequado, por exemplo em Itacoatiara, para transportar contêineres para o Sudeste do Brasil em navios oceânicos.

A cabotagem (o transporte em navios entre portos no mesmo país) é a opção mais atraente para o polo industrial de Manaus [3, 4]. Muito

da capacidade portuária de Manaus é usada para comércio com outros países, impedindo que seja usada para cabotagem no volume necessário. O Primeiro EIA da BR-319 até admitiu explicitamente que “representantes das indústrias de Manaus têm indicado que, no momento, a rodovia teria baixa importância para o Pólo Industrial de Manaus” ([5], p. 216). Isto provavelmente seja a primeira vez que um EIA admite que o raciocínio econômico da obra em tela não existe. Tanto o primeiro [5] como o segundo EIA [6] apenas fizeram comparações entre opções de transporte entre Manaus e Porto Velho, ignorando a questão da ligação com a região Sudeste. O discurso político que exige conexão de Manaus com “o resto do Brasil” via BR-319 não está focado no intercâmbio com Rondônia, mas sim com os centros populacionais no sudeste do Brasil.

A falta de viabilidade econômica tem levado os proponentes da estrada a embarcar em uma procura extraordinária para outras justificativas para a obra. Esses argumentos incluem facilitar aos moradores ao longo da rota acesso a hospitais e escolas, cumprir um direito de “ir e vir”, e facilitar o transporte militar e o transporte de suprimentos médicos para Manaus. Esses argumentos são tratados no texto “A rodovia BR-319 e o fantasma da ditadura”, publicado na *Amazônia Real* [7]. O referido texto também inclua uma explicação da história de argumentos usados para justificar a ausência de um estudo de viabilidade econômica para a proposta obra de reconstrução. Como explicado, a verdadeira razão é que a obra não é economicamente viável.

Um argumento adicional que vem renascendo no discurso é o uso da rodovia para turismo. Em 2010 a então Ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, fez um discurso dizendo que a rodovia seria uma “estrada-parque” [8]. Declarar a BR-319 como uma “estrada parque” tem sido mencionado recentemente pelo Governador do Estado do Amazonas (Wilson Lima) como uma possibilidade para facilitar o licenciamento [9]. O Ministro dos Transportes (Renan Calheiros Filho) também tem afirmado recentemente que quer “trabalhar com o conceito de estrada parque” com relação à BR-319 [10]. Isto é uma proposta perigosa. Primeiro, é mito que muitos turistas vão passear pela BR-319 para admirar a floresta.

No grosso do trajeto a margem da estrada já é pastagem, capoeira, desmatamento recente ou floresta degradada pelo efeito de borda, e não a floresta majestosa à vista justamente na beira da estrada. Turistas tem bem mais oportunidade para conhecer a floresta fazendo caminhadas guiadas a partir de alguma base fixa, como um hotel ou pousada especializada nisto. Segundo, criar uma categoria de unidade de conservação para “estrada parque” é um artifício para ganhar licenciamento para estradas altamente danosas cortando unidades de conservação. Um exemplo é o discurso dos políticos que estão tentando aprovar a estrada “Caminho do Colono” cortando o Parque Nacional do Iguaçu [11, 12], o a “estrada para o Pacífico” cortando o Parque Nacional Serra do Divisor [13, 14]. Além da própria BR-319, este artifício poderá ser aplicado na planejada rodovia AM-366, que se ramificaria a partir da BR-319 e cortaria o Parque Nacional Nascentes do Rio Jari [15]. [18]

---

*A imagem que abre este artigo é de autoria de Alberto César Araújo/Amazônia Real/2023 e mostra a fila de caminhões na balsa do porto da Ceasa, na BR-319 e ao fundo o rio Negro, em Manaus.*

---

## Notas

[1] Fleck, L.C. 2009. *Eficiência Econômica, Riscos e Custos Ambientais da Reconstrução da BR 319*. Conservation Strategy Fund, Lagoa Santa, MG. 87 p.

[2] Teixeira, K.M. 2007. *Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Contêineres nas Conexões com a Região Amazônica*. Tese de doutorado em engenharia de transportes. 235 p. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, São Paulo.

[3] Peixoto, T.F.A. 2006. Quadro comparativo entre as diferentes modalidades de transporte de mercadorias. p. 89-108. In: A. Freitas & L.S. Portugal (eds.) *Estudos de Transporte e Logística na Amazônia*. Novo Tempo, Manaus, Amazonas. 396 p.

- [4] 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.
- [5] DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes). 2009. [Estudo de impacto ambiental da reconstrução da BR-319](#).
- [6] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2020a. [BR-319/AM: EIA – Estudo de Impacto Ambiental Segmento do km 250,00 ao km 655,70](#). DNIT, Brasília, DF. 2.795 p.
- [7] Fearnside, P.M. 2024. [A BR-319 e o fantasma da ditadura -I: “Segurança nacional”](#). *Amazônia Real*, 09 de abril de 2024.
- [8] Paraguassu, M. 2010. [BR-319 será uma estrada parque, diz ministra Dilma em Humaitá](#). *Tudo Rondônia*, 24 de março de 2010.
- [9] Ferreira, G. 2024. [BR-319 está no PAC de Lula, mas será tratada à parte, diz governador](#). *BNC Amazonas*, 08 de março de 2024.
- [10] Holanda, M. & R. Machado. 2024. [Ministério dos Transportes quer BR-319 cercada e com 170 passagens para animais](#). *Jornal de Brasília*, 03 de abril de 2024.
- [11] Prasniewski, V.M., N. Szinwelski, T. Sobral-Souza, A.M. Kuczach, C.R. Brocardo, C.F. Sperber & P.M. Fearnside. 2020. [Parks under attack: Brazil’s Iguazu National Park illustrates a global threat to biodiversity](#). *Ambio* 49: 2061–2067.
- [12] Prasniewski, V.M., N. Szinwelski, A.S. Bertrand, F. Martello, C.R. Brocardo, J. Cunha, C.F. Sperber, R. Viana, B.G. Santos, P.M. Fearnside & T. Sobral-Souza. 2022. [Brazil’s Iguazu National Park threatened by illegal activities: Predicting consequences of proposed downgrading and road construction](#). *Environmental Research Letters* 17(2): art 024024.
- [13] Koga, D.M., I.F. Brown, P.M. Fearnside, D.S. Salisbury & S.S. da Silva. 2022a. [Serra do Divisor National Park: A protected area under threat in the southwestern Brazilian Amazon](#). *Environmental Conservation* 49(2): 74-82.

[14] Koga, D.M., I.F. Brown, P.M. Fearnside, D.S. Salisbury & S.S. da Silva. 2022b. [Parque Nacional da Serra do Divisor ameaçado](#). *Amazônia Real*.

[15] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020a. [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*.

[16] Os textos desta série fazem parte de uma revisão de literatura solicitada pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima.



#### 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>