

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.

2527e594cbaddcc6681c7c55143a235b048cfc05adae7cadeb071e4350d683f2

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

<https://amazoniareal.com.br/o-relatorio-do-gt-br-319-de-dnit-a-mais-recente-manobra-para-obter-aprovacao-para-um-desastre-ambiental/>



O relatório do GT BR-319 de DNIT: a mais recente manobra para obter aprovação para um desastre ambiental



Por **Philip Martin Fearnside** Publicado em: 13/06/2024 às 10:27



Em 11 de junho de 2024, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) divulgou o relatório do seu Grupo de Trabalho BR-319 (Figura 1), que concluiu que “existem elementos para garantir a viabilidade técnica e ambiental para a completa pavimentação da BR-319” ([1], pág. 65). O DNIT vem tentando há anos obter aprovação ambiental para seu projeto de “reconstrução” da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) que, juntamente com estradas vicinais planejadas, facilitaria o desmatamento de grande parte do que resta da floresta amazônica brasileira. A rodovia foi construída pela ditadura militar em 1968-1972, mas em 1988 (três anos após o fim da ditadura) o “trecho do meio” de 405 km da rodovia foi abandonado por falta de tráfego suficiente para justificar o alto custo de

manutenção. O sistema de licenciamento ambiental do Brasil foi implantado em 1986 e, em 2005, quando o DNIT propôs “reconstruir” a rodovia (ou seja, construir uma nova rodovia no mesmo traçado da anterior), enfrentou exigências ambientais que não existiam durante os anos militares [2].



Assim começou uma longa sequência de batalhas jurídicas e tentativas fracassadas de justificar o projeto perante a autoridade licenciadora (IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). O DNIT finalmente obteve uma licença prévia em 28 de julho de 2022, nos últimos meses do governo notoriamente antiambiental de Jair Bolsonaro [3]. A licença prévia é a primeira no processo de licenciamento de três etapas; não permite o início da construção, mas abre caminho para a obtenção das licenças de instalação e operação. O DNIT agora tenta convencer o IBAMA a aprovar a licença de instalação, para a qual foi formado o Grupo de Trabalho da BR-319 (GT BR-319). Enquanto isso, iniciativas legislativas estão avançando para forçar o IBAMA a aprovar o projeto

da BR-319 [4] e para essencialmente eliminar o sistema de licenciamento ambiental do Brasil completamente [5].

Em 17 de novembro de 2023, o Ministério dos Transportes, que inclui o DNIT, emitiu uma portaria estabelecendo o Grupo de Trabalho BR-319 para “apresentar estudos e propostas que promovam a otimização da infraestrutura da rodovia” [6]. Obviamente, isto simplesmente pressupõe que o projeto em si é inquestionável, e o mandato limita-se a sugestões de medidas que facilitariam a aprovação do projecto, em vez de abordar a questão fundamental de saber se o projecto de reconstrução da rodovia deve ser aprovado e executado. O grupo de trabalho é definido como composto por representantes de cinco departamentos do DNIT (artigo 3º). Outras órgãos governamentais e especialistas externos podem ser convidados a “participar das suas reuniões” (§ 8º), mas não têm voz nas conclusões do grupo de trabalho.

O relatório afirma “ao primar pela participação social, o Ministério dos Transportes mapeou e convidou 33 organizações da sociedade civil, representando os povos originários, comunidades da região amazônica e ativistas climáticos para discutir a viabilização da BR-319. Dentre elas, o Greenpeace, o Observatório do Clima e a Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia (COIAB).” As três organizações mencionadas têm posições claras contra o projeto da rodovia (fato não mencionado no relatório), e o relatório não menciona quais desses grupos participaram, se é que houve algum. O parágrafo sobre a participação da sociedade civil conclui afirmando “Contudo, não houve contribuições ou apontamentos sobre as questões envolvendo o empreendimento” (pág. 37). Por outras palavras, o contributo da sociedade civil pode ser considerado nulo.

Uma parte particularmente reveladora do documento é aquela que trata dos povos Indígenas. O coordenador regional da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI) de Humaitá teria dito que o Povo Indígena de Parintintins é a favor da rodovia e “aprovaram os estudos que les foram apresentados em audiências públicas como requisito para emissão da Licença Prévia” (pág. 34). Nada se fala sobre os outros grupos Indígenas, como os Apurinã e os Mura, que se opõem fortemente ao projeto e estão basicamente em estado de

pânico devido às grilagem de terras e invasões ligadas à BR-319 que já ocorrem dentro e ao redor de suas áreas tradicionais.

Observe que a declaração do coordenador regional da FUNAI menciona “audiências públicas” em vez de “consultas”. Outra curiosidade é que o relatório lista como “ação acordada” com a FUNAI “atuação para definição da metodologia de escuta dos povos indígenas e comunidades tradicionais” (pág. 58) usando o termo “escuta” em vez de “consulta”. Esses detalhes linguísticos são muito importantes, pois uma “consulta” é exigida pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) [7], que o Brasil assinou, ratificou e converteu literalmente em lei (Lei nº 10.088/2019, antiga nº 5.051/2004) [8, 9].

Uma consulta é muito diferente de uma audiência pública ou de uma “escuta”, pois significa que os povos Indígenas impactados têm voz na decisão sobre a existência do projeto como um todo, e não apenas a oportunidade de oferecer sugestões sobre como ele é a ser implantado e como os danos serão mitigados ou compensados, e entende-se que as pessoas consultadas têm o direito de dizer “não” (por exemplo, [10]). Nenhum dos grupos Indígenas impactados foi consultado. A Convenção 169 da OIT e a legislação brasileira correspondente deixam claro que todos os grupos impactados devem ser consultados.

Esses grupos não estão de forma alguma limitados àqueles dentro de 40 km de uma rodovia proposta, que é o limite atual usado pelo governo brasileiro com base em uma portaria interministerial que define isso como o que é “diretamente impactado” para fins de Estudos de Impacto Ambiental [11]. Evidentemente, ministros nomeados no poder executivo não têm legitimidade para anular uma lei aprovada pelo Congresso Nacional Brasileiro, muito menos uma convenção internacional ratificada pelo Brasil. A atual declaração de impacto ambiental do projeto da rodovia lista apenas cinco grupos indígenas como impactados [12]. Porém, existem 13 grupos dentro do limite de 40 km e 63 grupos dentro de uma distância de 150 km, que simulações indicam que seriam impactados pelo desmatamento da rodovia [13].

A rodovia BR-319 é atualmente palco de uma grilagem desenfreada de terras [14]. Isto se refere a grandes operadores reivindicando terras do governo e as suas subseqüentes manobras para obter títulos. Os grileiros na Amazônia geralmente subdividem as terras apropriadas e as vendem a pecuaristas, que então as desmatam para plantar pastagens. Há também invasão de terras do governo por pequenos agricultores, que irão eles próprios desmatar e plantar, geralmente também plantando pastagens. Mais tarde, esses ocupantes frequentemente vendem os seus lotes a pecuaristas de médio e grande porte, que consolidarão os lotes adquiridos em fazendas maiores (por exemplo, [15]).

A prática de legalizar as terras reivindicadas, tanto grandes como pequenas, autoperpetua-se, pois incentiva cada vez mais a apropriação e a invasão de terras. O que a atual governo brasileiro faz sobre este problema tem consequências tremendas, e as indicações são de que não haverá fim para o ciclo de “regularização” fundiária. Este termo é um eufemismo para legalizar reivindicações ilegais de terras, que implica falsamente que os requerentes têm direito à terra, enquanto, na verdade, aqueles que são ribeirinhos tradicionais e outros que viveram durante gerações em terras do governo representam uma fração minúscula da área que está sendo legalizada [16].

O relatório do grupo de trabalho menciona a “regularização fundiária” como ações para criar assentamentos e para regularizar “terras não destinadas” (pág. 21). Para os pequenos agricultores isto refere-se principalmente à legalização das terras invadidas, seja por meio da conversão das áreas invadidas como assentamentos ou à oferta a estes invasores de lotes num assentamento criado noutra local. No caso de “terras não designadas”, significa legalizar as reivindicações dos grileiros. Esses são fatores básicos agindo como motores do desmatamento na Amazônia brasileira [17]. Nada está incluído no relatório sobre planos para remover invasores ilegais ou bloquear a legalização de reivindicações de grileiros.

Um benefício da rodovia mencionado no relatório é o “Transporte de produtos agrícolas na rota Manaus – Rondônia” (pág. 28). É notável que não há discussão sobre a viabilidade econômica da rodovia. Na

verdade, como mostram os estudos econômicos existentes, a rodovia é completamente inviável economicamente, apesar de mais de duas décadas de desinformação contínua disseminada em Manaus sobre este aspecto do projeto [18].

Outro suposto benefício mencionado são as “Ligações com o estado de Roraima” (pág. 28). Isto é notável porque, diferente do tratamento de benefícios, quando se trata de medidas planejadas contra impactos, o relatório limita-se estritamente à beira da estrada ao longo do traçado da própria rodovia. Não são mencionados de forma alguma os drásticos impactos potenciais do desmatamento ao longo das rodovias planejadas que conectariam à BR-319, como AM-366 e AM-343, que abririam a vasta área de floresta tropical “Trans-Purus” a oeste da BR-319 [19]. O estado de Roraima já está conectado a Manaus por estrada (a rodovia BR-174) e receberia migrantes do “arco de desmatamento” no sul da Amazônia através da BR-319 [20]. Roraima é conhecido como o estado amazônico com menor controle ambiental, onde os principais políticos apoiam até mesmo os garimpeiros ilegais que invadem a Terra Indígena Yanomami (e.g., [21, 22]).

O relatório começa afirmando que “o principal desafio é garantir que o empreendimento esteja alinhado com o desenvolvimento sustentável da região” (pág. 5). Isto é muito mais do que um “desafio”; é uma questão que deve ser considerada ao decidir se se deve avançar com o projeto neste momento da história, ou se se deve esperar até um momento futuro em que a governança e o desenvolvimento sustentável sejam normas de comportamento estabelecidas, em vez de mero discurso e boas intenções. A rota BR-319 é hoje essencialmente uma terra sem lei [23], e cenários de governança completamente irrealistas têm sido usados há muito tempo nas tentativas de obter aprovação ambiental da obra [24]. O relatório do grupo de trabalho dá continuidade a esta tradição.

O relatório do grupo de trabalho menciona repetidamente a rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá) como um exemplo que poderia fornecer um modelo para governança ao longo da BR-319. A ironia disto é considerável, uma vez que a BR-163 é um exemplo exatamente do oposto: demonstra o perigo de expectativas irrealistas de uma

governança que controle a desmatamento e outros impactos ambientais que, na prática, estão em grande parte fora do controle governamental. A BR-163 foi licenciada em 2005 com base no Plano BR-163 Sustentável [25], mas a história não seguiu o plano. A BR-163 tornou-se um dos principais focos de grilagem de terras, invasão de Terras Indígenas e desmatamento, extração madeireira e mineração de ouro ilegal (por exemplo, [26]). Foi também o local onde o “dia do fogo” foi organizado em 2019, quando fazendeiros de toda a Amazônia atearam fogo no mesmo dia para mostrar seu apoio às políticas ambientais do então presidente Bolsonaro [27].

O relatório não discute os impactos do projeto nem mesmo na área restrita ao longo da própria estrada. Em vez disso, fornece uma sequência de breves menções às medidas planejadas, como passagens para permitir que a vida silvestre se mova de um lado a outro da rodovia. Nenhum dado ou outra informação é incluída para respaldar sua afirmação de que a rodovia é ambientalmente viável, a não ser a simples afirmação de que este seja o caso. É revelador que as únicas referências citadas no documento, além do site com dados oficiais de desmatamento e de o relatório de um grupo de trabalho do Ministério do Meio Ambiente de 2008, são decisões judiciais e decretos ministeriais. Isto obviamente evita ter que lidar com a considerável literatura que indica os graves impactos do projeto e contradiz a conclusão do grupo de trabalho de “viabilidade ambiental” (ver revisões em [28-33]).

A imagem que abre este artigo é de autoria de Alberto César Araújo e mostra o trabalho de tapa buraco do Dnit na BR-319 no trecho entre Humaitá e Realidade, no Amazonas.

Notas

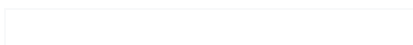
[1] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2024. [Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319](#). DNIT, Brasília, DF. 67 pp.

[2] Fearnside, P.M. 2024. [A BR-319 e o fantasma da ditadura](#). *Amazônia Real*.

- [3] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). 2022. [Licença Prévia \(LP\) Nº 672/2022](#). 28 de julho de 2022.
- [4] Fearnside, P.M. 2024. [BR-319: O perigo chega a um momento crítico](#). *Amazônia Real*, 15 de fevereiro de 2024.
- [5] Ruaro, R., G.H.Z. Alves, L. Tonella, L. Ferrante & P.M. Fearnside. 2022. [Afrouxamento do licenciamento ambiental](#), *Amazônia Real*.
- [6] MT (Ministério dos Transportes). 2023. [Portaria Nº 1.109, de 16 de novembro de 2023](#). *Diário Oficial da União*, 17/11/2023, Edição 218, Seção 1, Página 75.
- [7] ILO (International Labour Organization).1989. [C169 – Indigenous and Tribal Peoples Convention](#), 1989 (No. 169). ILO, Genebra, Suíça.
- [8] PR (Presidência da Republica). 2019. [Decreto Nº 10.088, de 5 de novembro de 2019](#).
- [9] PR (Presidência da Republica), 2004. [Decreto No 5.051, de 19 de abril de 2004](#). PR, Brasília, DF.
- [10] Esteves, A.M., D. Franks & F. Vanclay. 2012. [Social impact assessment: The state of the art](#). *Impact Assessment and Project Appraisal* 30(1): 34-42.
- [11] MMA, MJ, MC & MS (Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Justiça, Ministério da Cultura & Ministério da Saúde). 2015. [Portaria Interministerial No – 60, de 24 de março de 2015](#). http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Interministerial_60_de_24_de_marco_de_2015.pdf Anexos.
- [12] 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](#). DNIT, Brasília, DF. 2.795 p.
- [13] Ferrante, L., M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [BR-319 ameaça povos indígenas](#). Série *Amazônia Real*.

- [14] Ferrante, L., M.B.T Andrade & P.M. Fearnside. 2021. [Grilagem na rodovia BR-319](#). *Amazônia Real*.
- [15] Yanai, A.M., P.M.L.A. Graça, L.G. Ziccardi, M.I.S. Escada & P.M. Fearnside. 2022. [Desmatamento em terras públicas não destinadas](#). *Amazônia Real*.
- [16] Fearnside, P.M. 2023. [Lula e a questão fundiária na Amazônia](#). *Amazônia Real*, 17 de janeiro de 2023.
- [17] Esteves, A.M., D. Franks & F. Vanclay. 2012. [Social impact assessment: The state of the art](#). *Impact Assessment and Project Appraisal* 30(1): 34-42.
- [18] Fearnside, P.M. 2024. Impactos da rodovia BR-319 – I: Inviabilidade econômica. *Amazônia Real*, 23 de abril de 2024.
- [19] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020. [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*.
- [20] 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
- [21] *Carta Capital*. 2023. [Governador de Roraima nega desnutrição de Yanomamis e defende garimpeiros](#). *Carta Capital*, 30 de janeiro de 2023.
- [22] Oliveira, C. 2023. [Políticos de Roraima teriam ligação com garimpo, TSE nega exclusão de minuta golpista e mais. Governo afirmou que políticos de Roraima têm ligação com o garimpo ilegal na Terra Indígena Yanomami](#). *Brasil de Fato*, 08 de fevereiro de 2023.
- [23] 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. h

- [24] 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.
- [25] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) 2007. [Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém](#). IBAMA, Brasília, DF. 145 pp.
- [26] Wenzel, F. 2022. [Os Engenheiros da grilagem](#).
- [27] Greenpeace-Brasil, 2020. [Dia do fogo completa um ano, com legado de impunidade](#). Greenpeace-Brasil, 10 de agosto de 2020.
- [28] Fearnside, P.M. 2022. [Por que a rodovia BR-319 é tão prejudicial](#). *Amazônia Real*.
- [29] Fearnside, P.M. 2024. [Impactos da rodovia BR-319 – 7: Perda de serviços ambientais](#). *Amazônia Real*, 06 de junho de 2024.
- [30] Fearnside, P.M. 2024. [Impactos da rodovia BR-319 – 4: Destruição ambiental](#). *Amazônia Real*, 14 de maio de 2024.
- [31] Ferrante, L., M.B.T. de Andrade, L. Leite, C.A. Silva Junior, M. Lima, M.G. Coelho Junior, E.C. da Silva Neto, D. Campolina, K. Carolino, L.M. Diele-Viegas, E.J.A.L. Pereira & P.M. Fearnside. 2021. [BR-319: O caminho para o colapso da Amazônia e a violação dos direitos indígenas](#). *Amazônia Real*.
- [32] Santos, J.L., A.M. Yanai, P.M.L.A. Graça, F.W.S. Correia & P.M. Fearnside. 2024. [Impacto simulado da BR-319](#). *Amazônia Real*.
- [33] Soares-Filho, B., J.L. Davis & R. Rajão. 2020. [Pavimentação da BR-319, a Rodovia do Desmatamento. Nota técnica 11/2020-01 – Centro de Sensoriamento Remoto e Laboratório de Gestão de Serviços Ambientais, Universidade Federal de Minas Gerais \(UFMG\)](#), Belo Horizonte, MG.





 **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>