

<https://amazoniareal.com.br/br-319-o-papel-perverso-da-avaliacao-ambiental-estrategica/>



BR-319: o papel perverso da Avaliação Ambiental Estratégica



Por [Philip Martin Fearnside](#) Publicado em: 17/09/2025 às 13:46



O licenciamento do projeto de reconstrução da BR-319 foi tratado em um “acordo” entre o Ministério de Meio Ambiente e Mudanças do Clima (MMA) e o Ministério de Transportes (MT), que prevê a contratação de uma firma para fazer uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) da proposta obra [1]. Embora uma AAE, que faria uma proposta para ações de governança em uma faixa de 50 km de cada lado da estrada, também tem um papel extremamente perigoso por facilitar a aprovação do projeto de reconstrução. Os impactos da reconstrução da BR-319 são enormes, e não se restringem à faixa em questão [2, 3].

O licenciamento da obra aguarda uma decisão do Instituto Brasileiro do Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), órgão subordinada ao MMA. A Ministra Marina Silva, do MMA, tem falado muitas vezes que esta decisão vai ser “técnica”, sem interferência política. Um acontecimento preocupante é a entrevista do Presidente Lula em 09 de setembro, onde ele afirmou que o projeto da BR-319 “vai sair do papel” [4]. A

implicação é que a aprovação é garantida depois que seja concluída a AAE, independente do seu conteúdo. A anúncio disto antes do conteúdo da AAE ser conhecido e antes de uma decisão tomada é, claramente, uma violação da independência de IBAMA.

De fato, documentos como o AAE tem um papel no licenciamento bem diferente do que pessoas com pouco contato com o sistema de licenciamento pensam. Basicamente, quem escreve o documento pode dizer o que quiser, por exemplo que o projeto em questão seria um desastre ambiental e não deve ser feito, mas, assim mesmo, o documento serve para aprovar o projeto. Neste caso são apenas duas caixinhas para marcar: a AAE foi feita, sim ou não. Não há uma opção para “AAE foi feita, mas a o projeto foi rejeitado com base na análise dos autores”. No máximo, o IBAMA, através da firma contratada, devolveria aos autores repetidamente para revisar, até ter uma versão que dê uma justificativa pública para aprovar.

Exemplos passados onde os próprios analistas de IBAMA emitiram pareceres com centenas de páginas mostrando que obras não devem ser aprovados, no final acabaram sendo aprovados. Destaca-se as hidrelétricas do rio Madeira [5, 6], Belo Monte [7-11] e São Manuel [12, 13].

É importante reconhecer o fato que nenhum plano de governança declarado por MMA, DNIT ou Presidente Lula vai conseguir conter o impacto além da margem estreita da rodovia em si. O Governo do Amazonas está livre para fazer as estradas estaduais que ligariam à BR-319, inclusive a AM-366 que estenderia 574 km ao oeste da rodovia. Também, não seria possível controlar o impulso ao desmatamento em áreas já ligadas à Manaus por estrada, com destaque para o Estado de Roraima [14]. As espinhas de peixe a partir da estrada que liga Autazes à BR-319 já dá uma alerta [15].

Incluir no relatório uma série de “condicionantes” não resolve estes problemas. O IBAMA incluir condicionantes na licença não garante que serão cumpridas. Veja o caso de Belo Monte [16-18]. Quantos terras indígenas tinha os grileiros e invasores removidos? [19].

O argumento de proponentes do projeto da BR-319 é sempre que os danos ambientais serão controlados por um programa de “governança”. Infelizmente, mesmo para a estreita faixa ao longo da rodovia propriamente dito que os proponentes pensam que seja o limite geográfico da sua responsabilidade, este discurso é falso [20]. O grupo de trabalho que o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de transportes) montou considerou o projeto de reconstrução da BR-319 “ambientalmente viável” neste base [21, 22]. O exemplo de “governança” foi a rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá), cuja aprovação com base no programa BR-163 Sustentável foi seguido pela rodovia se tornar um dos maiores focos de desmatamento ilegal, grilagem, invasão de terras indígenas e outras ilegalidades, até incluindo a organização do “dia do fogo” em 2019 [23].

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o plano de governança em uma faixa de 50 km a partir da estrada a ser proposto pela AAE nem arranham o impacto total da obra. Presumam que apenas a obra federal esteja em jogo, e não as cinco estradas estaduais a serem ligadas a ela, inclusive a AM-366 que abririam a vasta Região Trans-Purus [24-26], além de facilitar o plano para o enorme projeto de gás e petróleo “Área Sedimentar do Solimões” [27, 28]. O governador do Amazonas considera o projeto, liderado pelo gigante petrolífera russa Rosneft, um “empreendimento prioritário para o estado” [29]. Tanto a abertura da região Trans-Purus quanto os novos campos de gás e petróleo têm enormes consequências climáticas, com impactos desastrosos no Brasil [30-32]. Tudo isto pode ser esperado a seguir de forma praticamente automática depois de reconstruída a BR-319.

Meu texto sobre “BR-319 e a Banalidade do Mal” é muito relevante [33]. Embora o exemplo que Hannah Arendt estudou da “banalidade do mal” (o Ministro de Transportes da Alemanha Nazista) foi de natureza extrema, o princípio aplica fortemente ao Ministério de Transportes brasileiro e aos outros atores no atual caso. Cada ator seguindo abitolado na sua função não escapa de responsabilidade pelas consequências mais amplas da sua ação. O novo “acordo” visando licenciar a obra com base de uma AAE é uma porta para impacto muito além da área a ser alvo de “governança” [1]. Como é o caso de todos os atores, os cientistas não podem pensar que cumprir a tarefa de fazer uma boa AAE é o limite da sua responsabilidade.

A imagem que abre este artigo é da reunião com Marina Silva, Ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima do Brasil e o ministro dos Transportes, José Renan Vasconcelos Calheiros Filho (Foto: Marcio Ferreira/MT/23/04/2024).

Notas

[1] Fearnside, P.M. 2025. [Rodovia BR-319: O novo “acordo” de licenciamento como porta de entrada para a destruição.](#) *Amazônia Real*, 21 de julho de 2025.

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

[3] Fearnside, P.M. 2024. [Impactos da rodovia BR-319.](#) *Amazônia Real*.

[4] Landazuri, D. 2025. [Lula diz que BR-319 será reconstruída com responsabilidade para preservar floresta e evitar invasões.](#) *g1*, 09 de setembro de 2025.

[5] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) 2007. Parecer Técnico No. 014/2007 de 21 de março de 2007. [Assunto: Análise técnica do EIA/RIMA e de documentos correlatos referentes ao AHE de Santo Antônio e AHE de Jirau,](#)

[ambos no rio Madeira, visando emissão de parecer quanto à viabilidade ambiental dos empreendimentos.](#) FCOHID/ CGENE/DILIC/IBAMA. Brasília, DF. 221 p.

[6] Fearnside, P.M. 2015. [As barragens do Rio Madeira: Um revés para a política ambiental no desenvolvimento da Amazônia Brasileira.](#) p. 167-179. In: *Hidrelétricas na Amazônia: Impactos Ambientais e Sociais na Tomada de Decisões sobre Grandes Obras. Vol. 1.* Editora do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Manaus, Amazonas. 296 p.

[7] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). 2009. Parecer Técnico No. 114/2009 – COHID/CGENE/DILIC/IBAMA, de 23 de novembro de 2009. [Assunto: AHE Belo Monte. Ref: Análise técnica do Estudo de Impacto Ambiental do Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte, processo nº 02001.001848/2006-75.](#) IBAMA, Brasília, DF. 345 p.

[8] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). 2010. Parecer nº 88/2010, COHID/CGENE/DILIC/IBAMA, de 05 de outubro de 2010. [Ref: Análise de Atendimento às condicionantes da Licença Prévia nº 342/2010 e da solicitação de Licença de Instalação para as Instalações Iniciais do Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte.](#) processo administrativo Ibama nº 02001.001848/2006-75. IBAMA, Brasília, DF. 21 p.

[9] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). 2011. Parecer nº 52/2011 COHID/CGENE/DILIC/IBAMA, de 23 de maio de 2011. Ref: Análise da solicitação de Licença de Instalação da Usina Hidrelétrica Belo Monte, processo nº 02001.001848/2006-75. IBAMA, Brasília, DF. 252 p. Belo Monte-Parecer no 52_23-05-11

[10] Fearnside, P.M. 2017a. [Belo Monte – Atores e argumentos.](#) *Amazônia Real.*

[11] Fearnside, P.M. 2017. [Belo Monte – Lições da Luta.](#) *Amazônia Real.*

[12] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). 2017. [Parecer Técnico nº 93/2017-COHID/CGTEF/DILIC.](#) IBAMA, Brasília, DF. 133 p.

[13] Fearnside, P.M. 2017. [São Manoel: Barragem amazônica derrota Ibama.](#) *Amazônia Real*, 25 de setembro de 2017.

[14] 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. <https://bitly.co/8RyH>

- [15] Ferrante, L. & P.M. Fearnside. 2023. [Picos de fumaça em Manaus não podem ser atribuídos às queimadas do Pará, como afirma o governo do Amazonas](#). *Amazônia Real*, 14 de novembro de 2023. <https://amazoniareal.com.br/fumaca-em-manau/>
- [16] ISA (Instituto SocioAmbiental). 2014. Altamira, 13 de fevereiro de 2014. [Nota Técnica – Estado de cumprimento das condicionantes referentes à proteção das terras indígenas impactadas pela Usina Belo Monte](#).
- [17] ISA (Instituto SocioAmbiental). 2015. [Dossiê Belo Monte: Não há condições para a licença de Operação](#). A. Villas-Bôas, B.R. Garzón, C. Reis, L. Amorim & L. Leite (Eds.). ISA, São Paulo, SP. 172 p.
- [18] SBPC (Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência). 2017. [A Expulsão de Ribeirinhos em Belo Monte: Relatório da SBPC](#). S.B. Magalhães & M.C. da Cunha (Eds.). SBPC, São Paulo, SP. 448 p.
- [19] Fearnside, P.M. 2021. [A barragem de Belo Monte: Maquiagem verde contestada](#). *Amazônia Real*, **02** de fevereiro de 2021.
- [20] Fearnside, P.M. 2024b. [Impactos da rodovia BR-319 – 9: O discurso de governança](#). *Amazônia Real*, 26 de junho de 2024.
- [21] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2024. [Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319](#). DNIT, Brasília, DF. 67 pp.
- [22] Fearnside, P.M. 2024c. [O relatório do GT BR-319 de DNIT: A mais recente manobra para obter aprovação para um desastre](#). *Amazônia Real*, 13 de junho de 2024.
- [23] Fearnside, P.M. 2025a. [Uma utopia amazônica com ressalva](#). *Amazônia Real*.
- [24] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020. [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*.
- [25] Santos, J.L., A.M. Yanai, P.M.L.A. Graça, F.W.S. Correia & P.M. Fearnside. 2023. [Impacto simulado da BR-319](#). *Amazônia Real*.
- [26] Yanai, A.M., M.A. Isaac Júnior, J.N. da Silva, M.A. dos Santos Junior, P.M.L.A. Graça & P.M. Fearnside. 2025. [Desmatamento na região Trans-Purus: Simulando o impacto das rodovias associadas à BR-319](#). *Amazônia Real*, 19 de agosto de 2025.
- [27] Fearnside, P.M. 2020. [Os riscos do projeto de gás e petróleo “Área Sedimentar do Solimões”](#). *Amazônia Real*, 12 de março de 2020.
- [28] Fearnside, P.M. 2022. [O interesse financeiro de Putin nas rodovias da Amazônia brasileira](#). *Amazônia Real*, 03 de maio de 2022.

- [29] Egues, A.L. 2019. [Governo do Amazonas fecha acordo com a Rosneft](#). *Brasil Energia*, 18 de junho de 2019.
- [30] 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.
- [31] Fearnside, P.M. 2025. [O Lula acordará para a crise climática?](#) *Amazônia Real*.
- [32] Fearnside, P.M. 2025. [Por que o Brasil deveria abandonar seus planos de gás e petróleo na Amazônia](#). *Amazônia Real*, 21 de maio de 2025.
- [33] Fearnside, P.M. 2025. [A rodovia BR-319 e a banalidade do mal](#). *Amazônia Real*.



[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>