

<https://amazoniareal.com.br/a-lei-da-devastacao-inicia-sua-devastacao-com-a-br-319/>



Philip M. Fearnside

A “Lei da Devastação” inicia sua devastação com a BR-319

O governo federal liberou a retomada das obras de pavimentação da BR-319, incluindo o trecho ‘do meio’. A autorização foi facilitada por uma mudança na Licença Ambiental Especial (LAE), aprovada pelo Congresso em 2025 e sancionada pelo presidente Lula. Apesar das ‘comemorações’ de empresários e políticos, especialistas alertam para o início de um novo momento de avanço de desmatamento, grilagem e degradação ambiental.



Ministério dos Transportes autoriza serviços e aviso de licitação para obras estratégicas nas BRs-319 e 174. Na imagem, o ministro Renan Filho com deputados e senadores das bancadas do Amazonas, Rondônia e Roraima (Foto: Michel Corvello/Min. Transportes/31/03/2026).



Publicado em: 09/04/2026 às 07:30

Por [Philip Martin Fearnside](#) da Amazônia Real

Em 31 de março de 2026, o Ministro dos Transportes abriu a licitação para a reconstrução do “trecho do meio” da Rodovia Manaus-Porto Velho (BR-319). Esse “último ato” ocorreu um dia antes de o ministro renunciar ao cargo para se candidatar nas eleições de outubro. Ironicamente, a data também marca o aniversário do golpe de 1964 que deu início à ditadura militar brasileira de 21 anos, cujo legado tem muitas ligações com os eventos atuais relacionados à BR-319 [1].

A abertura da licitação, presumivelmente para permitir o início da construção durante a estação seca de 2026, foi realizada sem a devida licença do Instituto Brasileiro do Meio

Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), com base em uma cláusula da “Lei de Devastação” (Lei 15.190/2025, Artigo 8º, Inciso 7º) que permite a execução de obras de reconstrução de estradas já pavimentadas sem necessidade de licenciamento [2]. Essa cláusula foi incluída na lei por meio de emenda proposta por um senador do Amazonas, especificamente para facilitar o projeto da BR-319.

A lei conhecida como “Lei de Devastação” (oficialmente “Lei Geral de Licenciamento”) entrou em vigor em 4 de fevereiro de 2026, embora ainda estejam pendentes decisões em três processos no Supremo Tribunal Federal que questionam sua constitucionalidade (ADIs 7913, 7916 e 7919). Todas as três Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs), apresentadas em dezembro de 2025, são reforçadas por petições *amicus curiae* apresentadas em 6 de abril de 2026 [3-5]. O enorme impacto ambiental em todo o país do projeto BR-319 [6, 7] viola o direito constitucional de todos os brasileiros terem um “meio ambiente ecologicamente equilibrado” ([8], Art. 225).

A “lei da devastação” não exige o projeto BR-319 da obrigação de consultar os povos indígenas impactados, conforme estipulado pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho [9] e pela legislação brasileira que a implementa (Lei 10.088/2019, anteriormente 5.051/2004; [10, 11]). Nenhum dos povos indígenas impactados foi consultado (por exemplo, [12-14]). O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) pretendia “consultar” apenas cinco grupos [15], embora a intenção fosse fazê-lo simultaneamente ao projeto de construção, e não antes (como exige a Convenção 169 da OIT) de a consulta ser realizada não apenas antes do início da construção, mas também antes de qualquer decisão sobre a implementação do projeto. A visão da DNIT sobre o que constitui uma “consulta” como sendo a mera apresentação dos planos do projeto está totalmente em desacordo com os requisitos da Convenção, incluindo a necessidade de as populações indígenas afetadas terem voz na decisão sobre a própria existência do projeto (por exemplo, [16]).

O licenciamento feito pelo IBAMA, agora descartado na prática, exige consulta aos povos indígenas num raio de 40 km de uma rodovia, com base na Portaria Interministerial nº 60, de 24 de março de 2015 [17]. Há 14 grupos dentro desse limite (Figura 1). No entanto, a Convenção 169 da OIT e a legislação brasileira que a implementa não especificam nenhum limite de distância para os grupos indígenas que devem ser consultados, determinando, em vez disso, a consulta a todos os grupos afetados. Claramente, uma portaria emitida por ministros do Poder Executivo não tem autoridade para se sobrepor a uma convenção internacional ratificada ou a uma lei aprovada pelo Congresso Nacional. Existem 68 grupos num raio de 150 km da rodovia que seriam impactados [12], além de grupos mais distantes, como aqueles que seriam impactados pelas rodovias estaduais planejadas para se ramificarem da BR-319 e pela migração do “arco do desmatamento” para áreas já conectadas a Manaus por estrada.

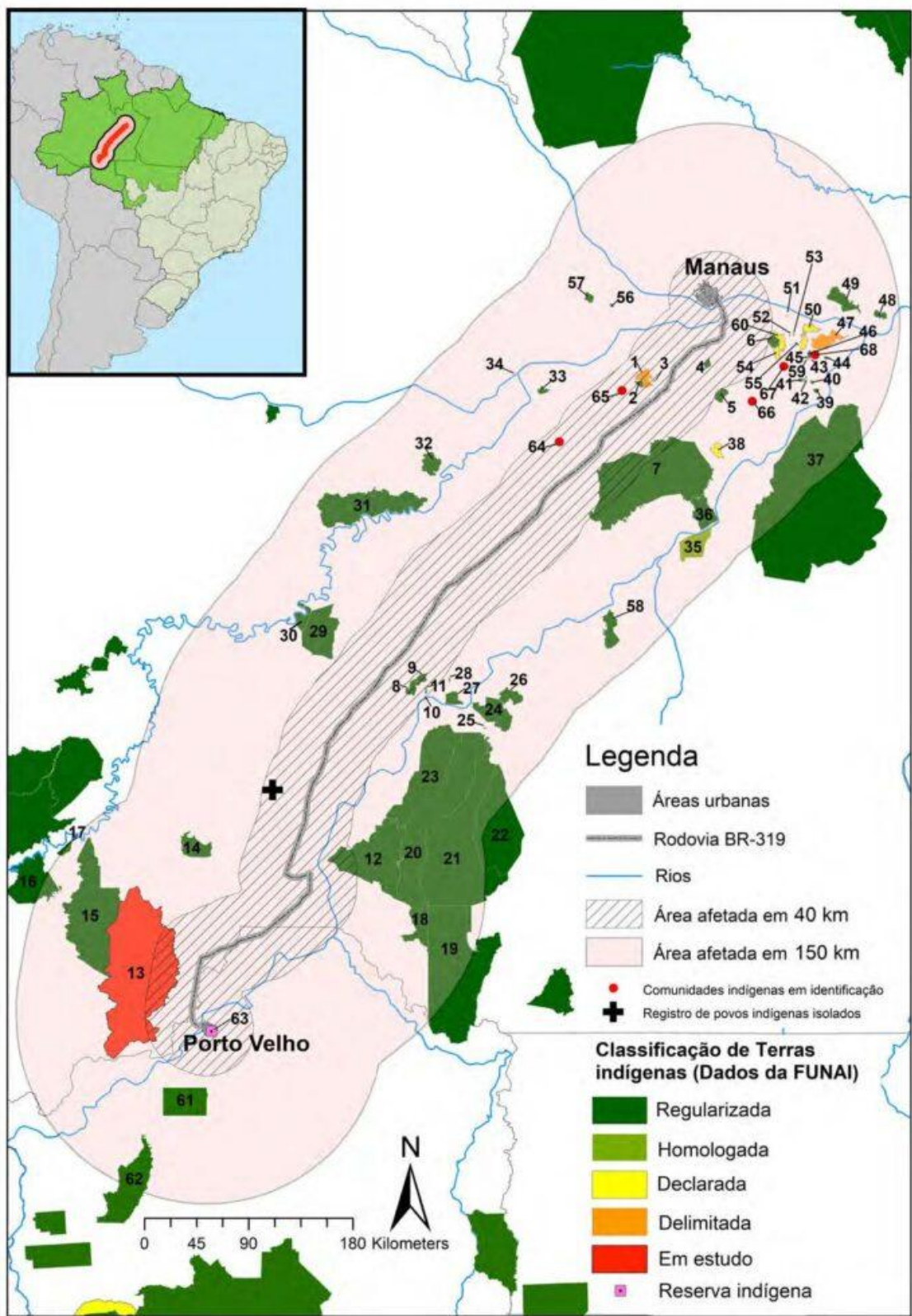


Figura 1. Áreas indígenas impactadas pela BR-319 (Fonte: [12]).

Os impactos ao longo da rodovia federal BR-319, considerados no agora ignorado processo de licenciamento [18], representam apenas uma pequena fração do impacto total da rodovia, visto que a migração de atores do “arco do desmatamento” impulsionará o desmatamento em todas as áreas já conectadas a Manaus por estrada, incluindo Roraima [19], estado localizado no extremo Norte do país, e ao longo dos 1.230 km de estradas do governo do estado do Amazonas que estão planejados para se conectar à BR-319 (Tabela 1), como a AM-366 [20] (Figura 2), abrindo a vasta região Trans-Purus a oeste do rio Purus, que corre paralelamente à BR-319 [21-23]. Isso beneficiaria o proposto projeto de petróleo e gás Área Sedimentar do Solimões, que abrange 740.000 km², ou metade do estado do Amazonas [24-26] (Figura 3). O governo do estado do Amazonas tem um “acordo” para o projeto com a Rosneft, a gigante empresa russa de petróleo e gás [27], aumentando a probabilidade de prioridade para a AM-366 e outras estradas que abrem a região Trans-Purus [28].

Rodovias estaduais a ligar à BR-319		
Rodovia	Destino	Comprimento (km)
Planejadas		
AM-366	Juruá	545,57
AM-343	Coarí	97,34
AM-336	Carauari	339,14
AM-356	Borba	145,13
AM-360	Novo Aripuanã	102,90
Total		1.230,08
Existente		
AM-364	Democracia	84,74
Total		1.314,82

Tabela 1: Rodovias estaduais planejadas ligadas à BR-319 (Fonte de dados: [20]).

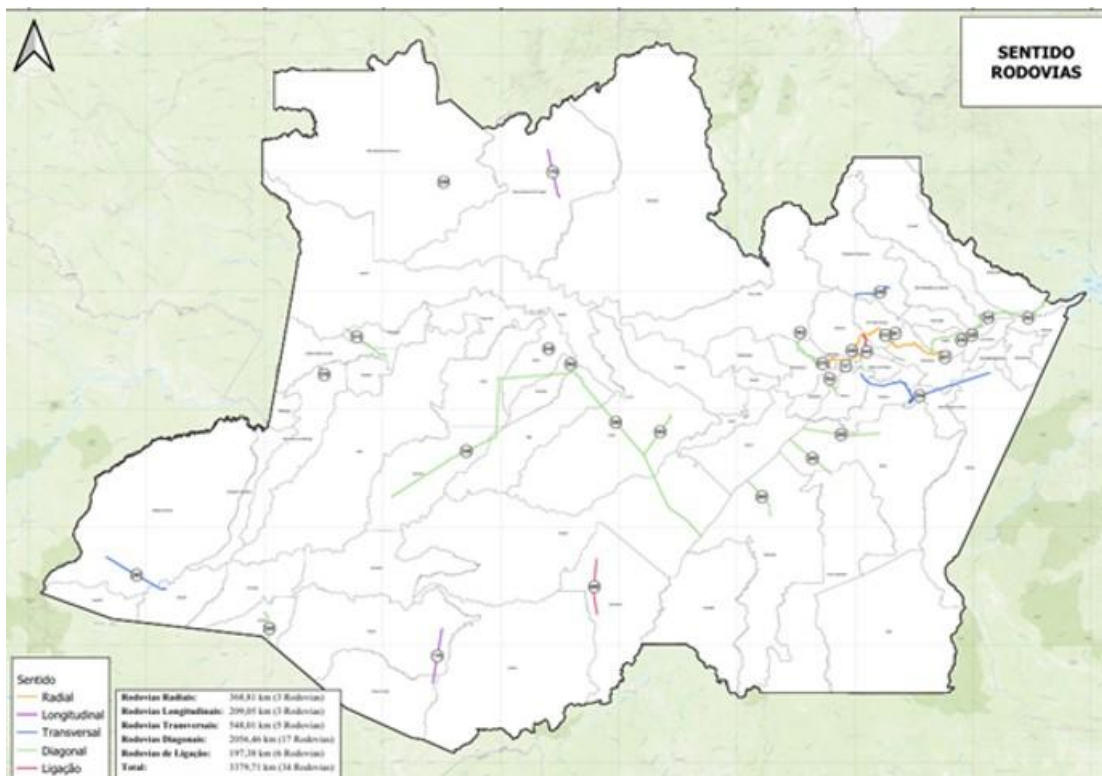


Figura 2. Rodovias estaduais planejadas pelo governo do Amazonas para se ramificarem da BR-319 (Fonte: [20]).

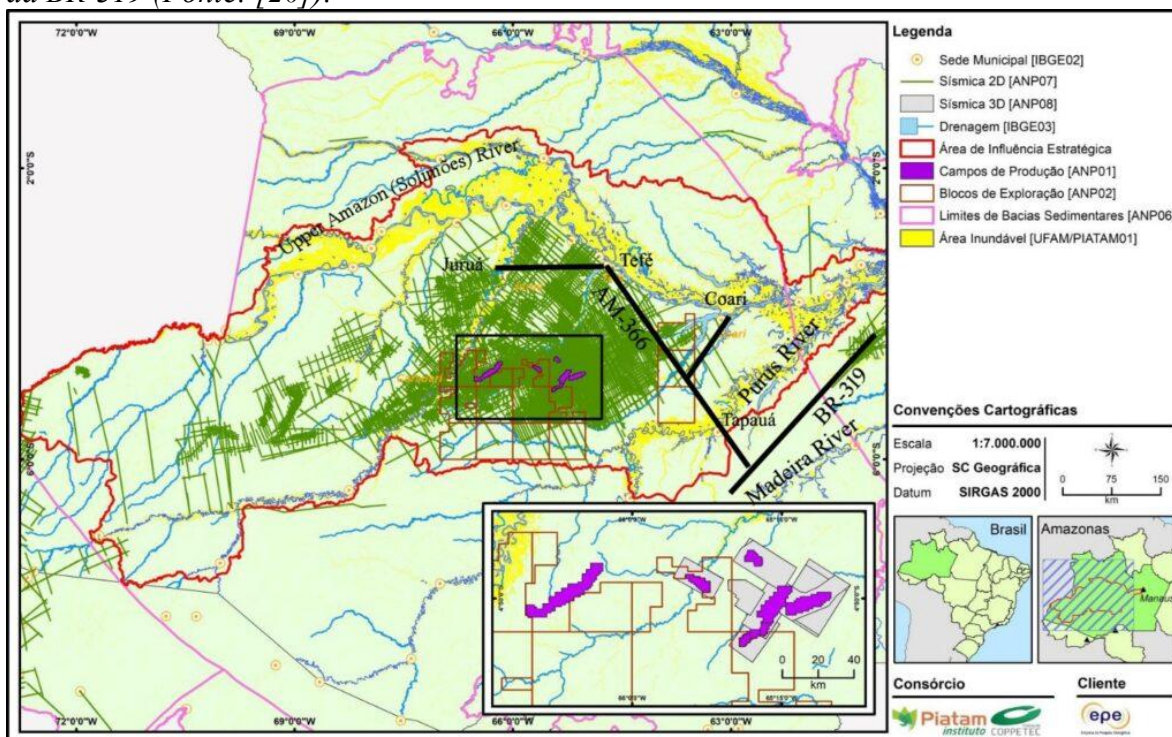


Figura 3. Projeto de exploração de petróleo e gás Área Sedimentar Solimões (Fonte: [24]).

A região Trans-Purus, que seria aberta à entrada de desmatadores por meio de estradas planejadas que se ramificam da BR-319, contém a maior área de terras públicas não

destinadas. (“*terras devolutas*”), que são as mais atraentes para grileiros, agricultores sem-terra, madeireiros e outros grupos. Grande parte da área já está reivindicada por grandes grileiros por meio do Cadastro Ambiental Rural (CAR) [29]. Empresários do agronegócio no ponto crítico de desmatamento AMACRO (Amazonas-Acre-Rondônia), no extremo sul da BR-319, planejam se mudar para essa área [30] e presumivelmente comprariam dos grileiros as terras que eles reivindicam. O subsequente desmatamento e a degradação florestal na região Trans-Purus não apenas sacrificariam a biodiversidade e impactariam os povos indígenas e tradicionais, como também teriam um efeito devastador sobre o clima. A floresta nessa área é vulnerável ao colapso devido às mudanças climáticas projetadas [31], e essa vulnerabilidade seria muito aumentada pela fragmentação e degradação da floresta causadas pela exploração madeireira e pelos efeitos de borda, além do risco muito maior de incêndios florestais se alastrarem a partir das áreas desmatadas. A área é crucial para a reciclagem da água transportada pelos ventos conhecidas como “rios voadores”, que sustenta grande parte da agricultura brasileira e abastece as maiores cidades, incluindo São Paulo [6, 32]. A liberação do carbono armazenado na floresta e no solo dessa área seria fundamental para levar as mudanças climáticas globais a um ponto de não retorno, devastando o Brasil com a perda do restante da floresta amazônica, a transformação do Nordeste brasileiro em um deserto, e a provocação de mortalidade em massa devido a ondas de calor com temperaturas muito acima dos limites de tolerância humana [33, 34].

Notas

- [1] Fearnside, P.M. 2024a. [A BR-319 e o fantasma da ditadura](#). *Amazônia Real*, Série completa.
- [2] PR (Presidência da República).2025. [Lei nº 15.190 de 08 de agosto de 2025](#). PR, Brasília, DF.
- [3] STF ([Supremo Tribunal Federal](#)). 2026a. ADI 7919.
- [4] STF ([Supremo Tribunal Federal](#)). 2026b. ADI 7916.
- [5] STF ([Supremo Tribunal Federal](#)). 2026c. ADI 7913.
- [6] Fearnside, P.M. 2024b. Impactos da rodovia BR-319. *Amazônia Real*.
- [7] Fearnside, P.M. 2025. [“PL da devastação” simboliza perigosa contradição entre discurso e prática na política ambiental brasileira](#). *The Conversation – Brasil*, 13 de junho de 2025.
- [8] PR (Presidência da República). 1988. [Constituição da República Federativa do Brasil de 1988](#). PR, Brasília, DF.
- [9] ILO (International Labor Organization). 1989. [C169 – Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 \(No. 169\)](#). ILO, Genebra, Suíça.
- [10] PR (Presidência da República). 2004. [Decreto No 5.051, de 19 de abril de 2004](#), PR, Brasília, DF.
- [11] PR (Presidência da República). 2019. [Decreto Nº 10.088, de 5 de novembro de 2019](#). PR, Brasília, DF.
- [12] Ferrante, L., M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [BR-319 ameaça povos indígenas](#). *Amazônia Real*, Série completa.
- [13] 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*, 23 de fevereiro de 2021.
- [14] Ferrante, L., P.M. Fearnside & M. Piccinini. 2024. [Desastre ambiental na Amazônia e violação de direitos indígenas facilitados por projetos de governança na BR-319](#). *Amazônia Real*, 09 de setembro de 2024.
- [15] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2020a. [Estudo do Componente Indígena CI Preliminar da Etnia 3 – Apurinã – Rev C](#). DNIT, Brasília, DF. 173 p.
- [16] 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.
- [17] 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](#). MMA, Brasília, DF.
- [18] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2020b. [BR-319/AM EIA – Estudo de Impacto Ambiental Segmento do km 250,00 ao km 655,70](#).
- [19] 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.

- [20] SeinfraAM (Secretaria de Infraestrutura do Amazonas). 2024. [Sistema Rodoviário Estadual Amazonas 2024](#). SeinfraAM, Manaus, AM. 30 p.
- [21] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020. [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*.
- [22] 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*, Série completa.
- [23] 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.
- [24] EPE (Empresa de Pesquisa Energética). 2020. [Estudo Ambiental de Área Sedimentar na Bacia Terrestre do Solimões: EAAS](#). Consórcio PIATAM/COPPETEC, Manaus, AM & Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Rio de Janeiro, RJ. 552 p.
- [25] Fearnside, P.M. 2020. [Os riscos do projeto de gás e petróleo “Área Sedimentar do Solimões”](#). *Amazônia Real*, 12 de março de 2020.
- [26] Fearnside, P.M. 2022a. [Por que a rodovia BR-319 é tão prejudicial](#). *Amazônia Real*.
- [27] Egues, A.L. 2019. [Governo do Amazonas fecha acordo com a Rosneft](#). *Brasil Energia*, 18 de junho de 2019.
- [28] Fearnside, P.M. 2022b. [O interesse financeiro de Putin nas rodovias da Amazônia brasileira](#). *Amazônia Real*, 03 de maio de 2022.
- [29] Fearnside, P.M. 2025b. [Última chance para a floresta amazônica brasileira?](#) *Amazônia Real*, Série completa.
- [30] Pontes, F. 2024. [Após Amacro, agronegócio mira expansão de suas fronteiras para regiões intocadas da Amazônia](#). *Varadouro*, 16 de janeiro de 2024.
- [31] Flores, B.M., E. Montoya, B. Sakschewski, N. Nascimento, A. Staal, R.A. Betts, C. Levis, D.M. Lapola, A. Esquivel-Muelbert, C. Jakovac, C.A. Nobre, R.S. Oliveira, L.S. Borma, D. Nian, N. Boers, S.B. Hecht, H. ter Steege, J. Arieira, I.L. Lucas, E. Berenguer, J.A. Marengo, L.V. Gatti, C.R.C. Mattos & M. Hirota. 2024. [Critical transitions in the Amazon forest system](#). *Nature* 626: 555–564.
- [32] Fearnside, P.M. 2015. [Rios voadores e a água de São Paulo](#). *Amazônia Real* Série completa.
- [33] Fearnside, P.M. 2025c. [O Lula acordará para a crise climática?](#) *Amazônia Real*.
- [34] Fearnside, P.M. 2025d. [Estaremos já condenados a uma catástrofe climática?](#) *Amazônia Real*, 13 de novembro de 2025.



[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>