

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.

3e1177472ce800463d9a42d21c430c9bb5bd08536e176927421440ce95008622

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

<https://amazoniareal.com.br/audiencias-publicas-br-319-um-atentado-aos-interesses-nacionais-do-brasil-e-ao-futuro-da-amazonia/>



## Audiências públicas BR-319: um atentado aos interesses nacionais do Brasil e ao futuro da Amazônia



Por **Philip Martin Fearnside** Publicado em:

28/09/2021 às 17:28



---

O fato de que as audiências públicas agora estão sendo realizadas é um sinal revelador de quão deficiente é o sistema de tomada de decisões do Brasil. Sabe-se há décadas que a rodovia BR-319 é economicamente inviável, mesmo em termos de custos financeiros imediatos (vide a tese de doutorado Karenina Teixeira, disponível aqui [1]), quanto mais com uma contabilidade adequada dos enormes

custos do empreendimento. custos ambientais (análise de CSF, disponível veja aqui [2]). Carece até o estudo e viabilidade econômica (EVITEA), que é feito para todos os grandes projetos inclusive reconstruções, como a da BR-163.

Também ficou aparente há algum tempo que os interesses nacionais básicos do Brasil seriam ameaçados pela perda de serviços ambientais da destruição ambiental que seria estimulada pela rodovia e suas estradas vicinais associadas [3]. Em 2021 o sudeste do Brasil sofre uma grande seca, e a “crise hidrológica” e a consequente “crise energética” devem ser ainda piores em 2022. Em 2014 a cidade de São Paulo esteve perto de ficar sem água, até para beber. Essas secas não se devem principalmente à perda da floresta amazônica, mas sim às mudanças climáticas globais associadas ao aquecimento global [4, 5]. No entanto, se o efeito da perda do transporte de água da Amazônia para São Paulo pelos ventos conhecidos como “rios voadores” fosse adicionado a este nível atual de variabilidade climática, o resultado seria catastrófico. A BR-319 e as estradas vicinais associadas ameaçam o bloco de floresta que é justamente a área mais crítica para a manutenção do fornecimento de vapor d’água para São Paulo: a vasta área entre a rodovia BR-319 e a fronteira do Brasil com o Peru [3, 6].

Os impactos da BR-319 vão muito além do que é considerado no EIA, que se concentra na faixa ao longo do próprio traçado da rodovia. No entanto, o EIA contém trechos ocasionais que tocam neste impacto mais amplo, e os funcionários do IBAMA, portanto, não podem alegar que não foram avisados. Os mais importantes são a planejada rodovia AM-366, que ligaria a BR-319 a Tapauá, Tefé e Juruá, e a AM-248, que se ramificaria da AM-366 para ligar Coari à BR-319. Os planos para essas estradas só existem por causa da BR-319, e seu impacto é parte do impacto do projeto da BR-319. O EIA contém a afirmação de que: “existe uma previsão no Plano Diretor de Tapauá na implantação da AM-366 pós restauração da BR-319/AM.” ([7] EIA, Parte 5, p. 3565 & 2362). Funcionários do Ibama não podem alegar ignorância disso.

O EIA também menciona que, apenas 35 km do Rio Purus no trecho ao oeste de Tapauá, é o local do primeiro bloco para extração de petróleo e gás já vendido a Rosneft, a gigante empresa petrolífera

rusa que o Greenpeace-Rússia acusa de causar mais de 10 mil derramamentos de petróleo no mundo [8]. Rosneft seria um dos grandes beneficiados da BR-319, e certamente teria influência em acelerar a construção da AM-366, que passaria por alguns dos blocos que a empresa comprou [9-11].

O EIA menciona que “A questão da exploração dos blocos da bacia do Solimões ... ganha maior relevância devido justamente à possível interligação entre a BR-319 e os municípios de Tefé e Coari por meio da rodovia AM-366, de onde poderiam “sair” os ramais rodoviários para os pontos das instalações petrolíferas” ([12], EIA, Parte Apurinã, p. 106). Além da construção estradas laterais pelo governo por pressão das empresas petrolíferas, o surgimento de “ramais” endógenos ilegais também é provável. Isto já está acontecendo no caso da própria BR-319 (e.g., [3, 13]), e o EIA até menciona um eles explicitamente ([7], EIA, Parte 5, p. 3565). Praticamente todo o percurso da AM-366 ao oeste do rio Purus é dentro de uma imensa área de terras públicas sem destinação (“terras devolutas”), que é o tipo mais atraente a grileiros, sem-terras, madeireiros, e outros atores. Depois de construído, o que acontece é, em grande parte, fora do controle do governo. A imagem passada pelo EIA de que governança controlaria esses processos é simplesmente ficção (veja: [14-17]).

Entre outros impactos, os proponentes da BR-319 têm responsabilidade pelos impactos catastróficos da AM-366. O EIA menciona que “[A] cadeia de eventos que de certa forma coloca o empreendedor em algum grau de responsabilização com a eventual ligação terrestre BR-319-cidade de Tapauá” ([12], EIA, Parte Apurinã, p. 120). O EIA chega a apontar um documento (IT nº 24/2017 / COTRAN / CGLIC / DPDS / FUNAI) mostrando que o DNIT teve uma reunião formal com a FUNAI em 21 de junho de 2016, iniciando um esforço para obter a permissão da FUNAI para construir a AM-366 através de duas terras indígenas ([12], EIA, Parte Apurinã, p. 120). O “empreendedor” (DNIT) não é o único nesta responsabilidade: os funcionários do IBAMA que aprovem o projeto da BR-319 também serão responsáveis, e não apenas pelo trecho entre a BR-319 e Tapauá, que passa por um parque nacional além de terras indígenas, mas para toda a sequência de eventos decorrente da abertura da região “Trans-Purus” pelo AM-366.

O projeto BR-319 avançou ao ponto de realizar audiências públicas, apesar de múltiplas camadas de ilegalidade. A mais reveladora é a falta de consulta a qualquer um dos povos indígenas impactados pela rodovia, conforme exigido pela Convenção 169 da Organização Internacional de Trabalho (OIT) [18] e pela lei brasileira nº 10.088, de 05 de novembro de 2019 [19]; anteriormente No 5.051, de 19 de abril de 2004 [20] ver [21, 22]). O EIA chega a mencionar isso, incluindo o fato de que essa consulta deve ser feita antes de qualquer decisão sobre a existência do projeto ([12], Parte Apurinã, p. 26). A realização de audiências públicas antes de os indígenas serem consultados viola esta convenção internacional e a legislação brasileira, conforme detalhado na “recomendação” formal feita pelo MPF ao IBAMA de cessar todas as atividades de licenciamento do trecho do meio da BR-319, incluindo audiências públicas, até que a consulta seja concluída [23]. A recomendação do MPF também apontou o fato de estarmos no meio de uma pandemia de Covid que é especialmente perigosa para qualquer participante indígena nas audiências (veja explicação na Nota de Posicionamento de 16 de setembro de 2021 do Observatório BR-319 [24]).

O IBAMA e DNIT seguirem com a convocação da primeira audiência em Manaus na noite de 27 de setembro, em desacordo com a recomendação do MPF, mas minutos antes do início da audiência uma decisão liminar da juíza Mara Elisa Andrade acatou parcialmente a recomendação do MPF, suspendendo as audiências até o fim da pandemia [25]. Enquanto os participantes da audiência esperavam (durante aproximadamente uma hora e meia), essa decisão foi derrubada por uma “suspensão de segurança” obtida, segundo bastidores, por meio de um telefonema do Ministro dos Transportes para o desembargador em Brasília que liberou a audiência (Ítalo Fioravanti Sabo Mendes) [26]. “Suspensões de segurança” são uma relíquia da ditadura militar (Lei 4.348, de 26 de junho de 1964), ainda em vigor (Lei 8.437 de 30 de junho de 1992 e Lei 12.016 de 07 de agosto de 2009), que permitam derrubar qualquer decisão jurídica se causaria “grave dano” à “ordem, à saúde, à segurança e à economia pública” (veja 27-29). Neste caso a rodovia é difícil defender com base de economia, e optou por argumentar a necessidade para transporte de oxigênio e outros insumos médicos – um argumento também falacioso [30]. A audiência, então, foi realizada.

Prosseguir com a rodovia BR-319 e estradas associadas teria consequências desastrosas para o Brasil, efetivamente abrindo o que resta da floresta amazônica do país para a migração de atores e processos do arco do desmatamento, inclusive para Roraima [31, 32] e outras áreas já conectado a Manaus por rodovia e às vastas novas áreas a serem abertas por estradas planejadas ligadas à BR-319 [33-37]. Evitar essas consequências exigiria, antes de empreender o projeto de reconstrução da BR-319, que fosse alcançado um nível de governança em toda essa área que só pode ser esperado em um horizonte de tempo muito além do mandato de qualquer político. É evidente a hipocrisia dos políticos que promovem o atual projeto de reconstrução da BR-319 para ganhar votos em Manaus e, ao mesmo tempo, afirmam ser preocupados com a sustentabilidade e o clima global [30, 38, 39]. A responsabilidade do IBAMA é de salvaguardar o direito constitucional a um “meio ambiente ecologicamente equilibrado” ([40], Artigo 225), não de atender aos interesses dos políticos.

---

*A imagem que abre este artigo é um print do Canal de YouTube do Dnit da transmissão da Audiência Pública realizada em 27 de setembro no Centro de Convenções Vasco Vasques.*

---

## Notas

- [1] 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 pp. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, São Paulo.
- [2] Fleck, L (2009) [Eficiência Econômica, Riscos e Custos Ambientais da Reconstrução da BR 319. Série Técnica, no. 17](#). Conservation Strategy Fund (CSF), Lagoa Santa, Minas Gerais. 53 p.

- [3] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020. [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*.
- [4] Fearnside, P.M. 2021. [Lessons from Brazil's São Paulo droughts \(commentary\)](#). *Mongabay*, 30 July 2021.
- [5] Fearnside, P.M. 2021. [As lições dos eventos climáticos extremos de 2021 no Brasil: 2 – A seca no Sudeste](#). *Amazônia Real*, 20 de julho de 2021.
- [6] Fearnside, P.M. 2015. [Rios voadores e a água de São Paulo](#) [*Amazônia Real* Série completa].
- [7] 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.
- [8] [Wikipedia. 2020](#). Rosneft.
- [9] Fearnside, P.M. 2020. [Os riscos do projeto de gás e petróleo “Área Sedimentar do Solimões”](#). *Amazônia Real*, 12 de março de 2020.
- [10] Fearnside, P.M. 2020. [Petróleo e gás no Solimões: Resposta a Hermani Vieira da EPE](#). *Amazônia Real*, 04 de abril de 2020.
- [11] Fearnside, P.M. 2020. [Resposta à tréplica da EPE sobre petróleo e gás](#). *Amazônia Real*, 15 de abril de 2020.
- [12] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2020. [Estudo do Componente Indígena CI Preliminar da Etnia 3 – Apurinã – Rev C](#). DNIT, Brasília, DF. 173 p.
- [13] Fearnside, P.M., L. Ferrante & M.B.T. de Andrade. 2020. [Ramal ilegal a partir da rodovia BR-319 invade Reserva Extrativista e ameaça Terra Indígena](#). *Amazônia Real*, 09 de março de 2020.
- [14] Andrade, M.B.T., L. Ferrante & P.M Fearnside. 2021, [Brazil's Highway BR-319 demonstrates a crucial lack of environmental Amazonia](#). *Environmental Conservation* 48(3): 161-164.

- [15] 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.
- [16] Ferrante, L.; Andrade, M.B.T.; Fearnside, P.M. 2021. [Grilagem na rodovia BR-319](#). *Amazônia Real*.
- [17] Ferrante, L.; Andrade, M.B.T.; Fearnside, P.M. 2021. [Land grabbing on Brazil's Highway BR-319 as a spearhead for Amazonian deforestation](#). *Land Use Policy* 108: art. 105559.
- [18] ILO (International Labour Organization), 1989. [C169 – Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989](#) (No. 169). ILO, Genebra, Suíça.
- [19] PR (Presidência da República). 2019. [Decreto N° 10.088, de 5 de novembro de 2019](#). PR, Brasília, DF.
- [20] PR (Presidência da República), 2004. [Decreto No 5.051, de 19 de abril de 2004](#). PR, Brasília, DF.
- [21] Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319](#). *Land Use Policy* 94: art. 104548.
- [22] Ferrante, L. M.P. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [BR-319 ameaça povos indígenas](#). Série *Amazônia Real*.
- [23] MPF (Ministério Público Federal) 2021. PR-AM-00040501/2021. [Inquérito Civil nº 1.13.000.001678/2009-42. Recomendação Legal Nº11/2021, 5º Ofício/PR/AM/MPF](#). Procuradoria da República no Estado do Amazonas 5º Ofício, Manaus. 03 de setembro de 2021. 56 p.
- [24] Observatório BR-319. 2021. [Nota de Posicionamento do Observatório BR-319 a Respeito das Audiências Públicas Relativas ao Licenciamento do Trecho do Meio da Rodovia BR-319](#). Observatório BR-319, Manaus, 16 de setembro de 2021. 5 p.
- [25] 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas 2021. [Autos: 1022245-88.2021.4.01.3200 Classe: Tutela Cautelar Antecedente \(12134\)](#).



- [26] Tribunal Regional Federal da 1ª Região. 2021. [Processo: 1035291-44.2021.4.01.0000](#) [Processo Referência: 1022245-88.2021.4.01.3200](#). Classe: Suspensão de Segurança Cível (11556). Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Brasília, DF.
- [27] Fearnside, P.M. 2015. [Amazon dams and waterways: Brazil's Tapajós Basin plans](#). *Ambio* 44: 426-439.
- [28] Fearnside, P.M. 2015. [Hidrelétricas e hidrovias na Amazônia: Os planos do governo brasileiro para a bacia do Tapajós](#). pp. 85-98. In: P.M. Fearnside (ed.) *Hidrelétricas na Amazônia: Impactos Ambientais e Sociais na Tomada de Decisões sobre Grandes Obras*. Vol. 2. Editora do INPA, Manaus. 297 pp.
- [29] Fearnside, P.M. 2019. [São Manoel: Barragem amazônica derrota IBAMA.p. 125-131](#). In: P.M. Fearnside (ed.) *Hidrelétricas na Amazônia: Impactos Ambientais e Sociais na Tomada de Decisões sobre Grandes Obras*. Vol. 3. Editora do INPA, Manaus. 148 p.
- [30] Fearnside, P.M., M.B.T. de Andrade & L. Ferrante. 2021. [BR-319: Prefeito de Manaus aproveita crise de oxigênio para promover agenda anti-ambiental](#). *Amazônia Real*, 18 de janeiro de 2021.
- [31] Barni, P. E., Fearnside, P. M., Graça, P. M. L. A., 2015. [Simulating deforestation and carbon loss in Amazonia: Impacts in Brazil's Roraima state from reconstructing Highway BR-319](#) (Manaus-Porto Velho). *Environmental Management* 55(2): 259-278.
- [32] Barni, P. E., Fearnside, P. M., Graça, P. M. L. A., 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.
- [33] Fearnside, P.M., 2020. BR-319 – [O começo do fim para a floresta amazônica brasileira](#). *Amazônia Real*, 06 de outubro de 2020. <https://amazoniareal.com.br/br-319-o-comeco-do-fim-para-a-floresta-amazonica-brasileira-06-10-2020/>

- [34] Fearnside, P.M. 2018. [BR-319 e a destruição da floresta amazônica](#). *Amazônia Real* 19 de outubro de 2018.
- [35] 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.
- [36] Fearnside, P.M. & P.M.L.A. Graça. 2006. [BR-319: Brazil's Manaus-Porto Velho Highway and the potential impact of linking the arc of deforestation to central Amazonia](#). *Environmental Management* 38(5): 705-716.
- [37] dos Santos Júnior, M.A.; A.M. Yanai, F.O. Sousa Junior, I. S. de Freitas, H.P. Pinheiro, A.C.R. de Oliveira, F.L. da Silva, P.M.L.A. Graça & P.M. Fearnside. (2018) [BR-319 como propulsora de desmatamento: Simulando o impacto da rodovia Manaus-Porto Velho](#). Instituto do Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM), Manaus, Amazonas. 54 p.
- [38] 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. [Brazil's Highway BR-319: The road to the collapse of the Amazon and the violation of indigenous rights](#). *Die Erde* 152(1): 65-70. <https://doi.org/10.12854/erde-2021-552>
- [39] 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.
- [40] Brasil. 1988. [Constituição da República Federativa do Brasil. \[atualizada\] Senado Federal](#), Brasília, DF.



**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>