

<https://blogdopedlowski.com/2024/02/18/rodovia-br-319-o-perigo-chega-a-um-momento-critico/>



Rodovia BR-319: O perigo chega a um momento crítico

FEVEREIRO 18, 2024 / MARCOS PEŁŁOWSKI



POR PHILIPPE M. FEARNSIDE

A reconstrução da rodovia brasileira BR-319 (Manaus-Porto Velho) (Figura 1) e seus **projetos ocultos** associados ainda não são um *fato consumado*, mas o perigo atingiu um momento crítico. Em novembro de 2023, o presidente Lula criou um **grupo de trabalho** (GT) da BR-319 organizado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNIT) para considerar quais medidas podem ser adotadas para tornar a reconstrução da BR-319 ambientalmente sustentável. Em dezembro, o projeto foi adicionado ao **Plano de Desenvolvimento Regional da Amazônia (PRDA)** para 2024-2027, e a Câmara dos Deputados **promoveu um projeto de lei** com status “urgente” para acelerar uma medida que obrigaria o órgão licenciador (IBAMA) a aprovar o projeto de reconstrução da BR-319 e autorizar o governo federal a financiá-lo. Os grupos de interesse envolvidos têm votos mais que suficientes para aprovar isso: em fevereiro de 2024, a **Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA)** controlava sozinha 324 dos 513 assentos na Câmara dos Deputados (63%) e 50 dos 81 assentos no Senado (62%).

Em janeiro de 2024, o Secretário Executivo do Ministério dos Transportes garantiu ao GT BR-319 que é **compromisso do presidente**

Lula reconstruir a BR-319. O relatório final da BR-319 GT está previsto para fevereiro de 2024, e deve ser divulgado nos próximos dias. Em sua fala ao GT-BR-319, o **Secretário Executivo** do Ministério dos Transportes afirmou que o objetivo do relatório do GT é identificar “as formas de resolver o licenciamento ambiental”, ou seja, justificar a aprovação da instalação licença para o projeto de reconstrução da BR-319. Não há claramente nenhuma intenção por parte do grupo de trabalho de produzir uma análise neutra para considerar a questão de saber se o impacto seria justificável e se o projecto deveria avançar após as medidas de mitigação propostas.

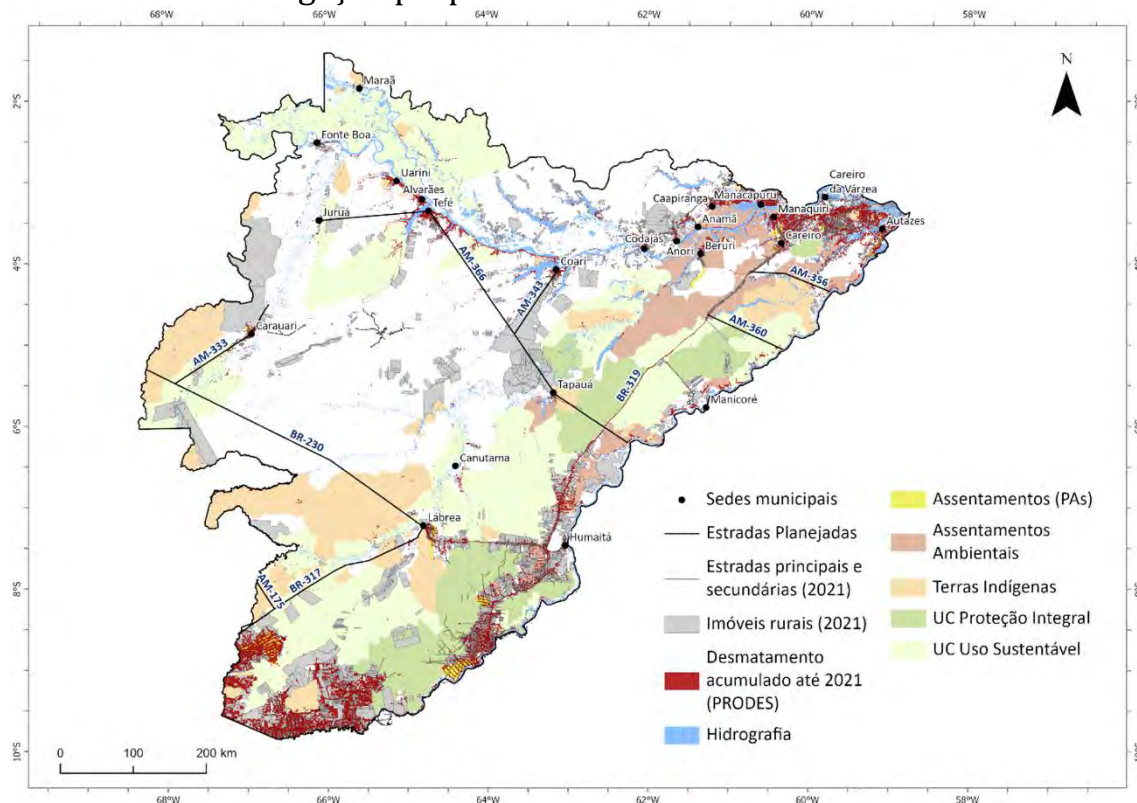


Figura 1. Rodovia BR-319 e vicinais planejados associados, como AM-366 e AM-343, abrindo a região Trans-Purus à entrada de desmatadores. As áreas cinzentas ao longo das rotas planejadas da AM-366 e AM-343 estão registradas até 2021 no Cadastro Ambiental Rural (CAR), ou seja, áreas reivindicadas por grileiros em antecipação à construção dessas estradas ligadas à BR-319 (nenhuma dessas reivindicações é da população residente local, pois as pessoas que vivem às margens dos rios nessas áreas não têm acesso à Internet e não possuem habilidades técnicas para fazer reivindicações de CAR georreferenciadas on-line). Fonte: AM Yanai.

Embora o BR-319 GT discuta como tornar a BR-319 “ambientalmente sustentável”, é importante deixar claro que isso não acontecerá. As medidas a serem adotadas aliviariam apenas um pouco o impacto ao longo da rota entre Manaus e Humaitá, enquanto impactos muito maiores afetariam vastas áreas distantes da própria estrada e não seriam controlados mesmo que o presidente do Brasil e os governadores dos estados tivessem isso como sua primeira prioridade. Esses impactos sequer foram considerados no Estudo de Impacto Ambiental (**EIA**) e não

fazem parte das atuais discussões organizadas pelo DNIT. A BR-319 traria grileiros, pecuaristas, agricultores e madeireiros da região da AMACRO, que hoje é um dos principais focos de desmatamento na Amazônia (Figura 2). Esses atores poderiam se espalhar por toda a área já ligada a Manaus por estradas e às enormes áreas que seriam abertas por estradas planejadas para serem ligadas à BR-319, como a AM-366. As áreas que receberão esses desmatadores incluem Roraima, que é famoso por ser o estado com menor controle ambiental. A AM-366 abriria a região Trans-Purus – a vasta área florestal no estado do Amazonas a oeste do rio Purus.

A região do Trans-Purus inclui a maior área da Amazônia de **terras públicas não designadas**, que são as mais atrativas para grileiros e outros invasores. As estradas vicinais que ligariam à BR-319, como a AM-366, fazem parte do impacto do projeto da BR-319, embora os políticos finjam que este é um problema à parte. Não é separado, e o lobby dos “Amigos da BR-319” já pressiona pela AM-366. As estradas vicinais seriam rodovias estaduais, o que significa que escapam do licenciamento federal e seriam aprovadas pelo órgão ambiental do estado do Amazonas, muito mais flexível. Isto oferece pouca proteção, já que o governador pode efetivamente ordenar que a agência aprove o que ele quiser. Isso ficou constrangedoramente claro em 2017, quando garimpeiros ilegais incendiaram os escritórios dos órgãos ambientais federais em Humaitá (na rodovia BR-319), momento em que o governador declarou seu apoio à legalização da mineração e o órgão estadual simplesmente autorizou os incêndios criminosos para continuarem suas atividades de mineração. Vários grupos de interesse poderosos se beneficiariam com a AM-366, incluindo empresas de gás e petróleo (veja aqui e aqui), pecuaristas e grupos de agronegócio da região da AMACRO, agricultores organizados sem terra (veja aqui e aqui) e grileiros (ver Figura 1). O que acontece depois de se fornecer acesso rodoviário está em grande parte fora do controle do governo federal.



Figura 2. Queimadas na região da AMACRO, principal foco de desmatamento onde se encontram os estados do Amazonas, Acre e Rondônia, que será conectada a vastas áreas de floresta intacta pela BR-319 e estradas associadas. Pode-se esperar que os actores e processos desta região se desloquem para áreas abertas pelo projecto. Foto: Nilmar Lage/Greenpeace/30/08/2022

Um dos temas em discussão é a criação de unidades de conservação (áreas protegidas para a biodiversidade). Isso é bom, e muitos deles deveriam ser criados rapidamente, antes que as áreas sejam invadidas e desmatadas. Algumas dessas áreas deveriam ser do tipo “proteção integral”, mas a maioria poderia ser da categoria de “uso sustentável”, desde que não sejam “áreas de proteção ambiental” (APAs), que permitem propriedades privadas e oferecem quase nenhuma proteção. . Todas as áreas florestais públicas não designadas deveriam ser convertidas em unidades de conservação ou terras indígenas, e nada legalizado como propriedade privada. Isso não deverá ocorrer apenas ao longo da BR-319, mas em toda a área impactada, incluindo a região Trans-Purus.

Parte da discussão é sobre experiências internacionais com estradas que cortam áreas preservadas, que são vistas como modelos para a BR-319. Exemplos internacionais têm sido usados como argumento de que declarar a BR-319 uma “estrada parque” eliminaria o desmatamento. Infelizmente, esta noção é completamente irrealista no contexto da fronteira amazônica. O [primeiro EIA](#) da BR-319 (produzido em 2009 e posteriormente substituído pelo atual EIA) apresentou o Parque Nacional de Yellowstone, nos EUA, como exemplo do que se esperava para a BR-319 com “governança”. Incluía (p. 205) um mapa das estradas de Yellowstone, por onde circulam milhões de turistas e ninguém derruba

uma única árvore. Seria difícil exagerar a **irrealidade deste cenário** para a BR-319. Este discurso continua: em agosto de 2023 o **Ministro dos Transportes** declarou que a BR-319 será “a rodovia mais sustentável e verde do planeta”. Os desmatadores atraídos pela BR-319 não se comportam como turistas, e a **“governança” imaginada** não os controla na prática.

O melhor exemplo é a reconstrução da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá), licenciada em 2006 com base na hipótese de que o “Plano BR-163 Sustentável” evitaria o desmatamento. Esse programa incluiu 32 organizações não governamentais mais o governo federal e contou com a participação de alguns dos melhores ambientalistas e acadêmicos do país. A então ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, declarou que a BR-163 seria um “corredor de desenvolvimento sustentável”. A história real que se desenrolou não acompanhou esse cenário: a área se tornou, e ainda é, um dos **maiores focos** de desmatamento, grilagem de terras, extração ilegal de madeira e mineração “selvagem” da Amazônia. Em 2019, um **“dia do fogo”** foi organizado a partir de Novo Progresso, na BR-163, quando fazendeiros de toda a Amazônia concordaram em queimar no mesmo dia para mostrar ao presidente Bolsonaro que estavam “desenvolvendo” a Amazônia. A BR-163 gerou as **invasões da Terra Indígena Baú** , **a grilagem de terras na Floresta Nacional do Jamanxim** , e as **estradas vicinais** que dão acesso à metade ocidental da *Terra do Meio* (uma área florestal do tamanho da Suíça).



BR-230, também conhecida como Rodovia Transamazônica; a rodovia R-163 Cuiába-Santarém; e a rodovia BR-319 Manaus-Porto Velho, mostrada aqui, são estradas oficiais que atravessam a

Amazônia e geraram uma rede de ramificações ilegais. Imagem cortesia do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Os riscos no projeto de reconstrução da BR-319 são enormes, e o governo brasileiro não tem e não terá capacidade de conter os impactos num horizonte de tempo que vai muito além de qualquer mandato político. O custo seria astronômico para controlar a situação em toda a área que receberia os impactos. Qual é o plano para controlar o desmatamento em Roraima e na região Trans-Purus? Os riscos colocam em risco os interesses nacionais mais básicos do Brasil, incluindo a sustentação da **cidade de São Paulo**. A floresta da região Trans-Purus, ameaçada pela AM-366, AM-343 e outros projetos ligados à BR-319, é a principal fonte de água da maior cidade do país, e a reciclagem de água através da floresta em essa área é fundamental para fornecer vapor d'água aos ventos conhecidos como "**rios voadores**" que levam água para o Sudeste brasileiro, onde fica São Paulo. Pesquisas indicam que **70% da água** da bacia hidrográfica que inclui São Paulo **vem da Amazônia**. Manter a floresta na área ameaçada pelo projeto BR-319 também é fundamental para evitar que o aquecimento global ultrapasse um ponto crítico e escape ao controle humano, o que seria **catastrófico para o Brasil**, levando a grandes secas e incêndios, inundações, perda da Amazônia florestal, desertificação da região Nordeste do país, grandes tufões e elevação do nível do mar na costa brasileira, grandes perdas para o agronegócio e a agricultura familiar e temperaturas insuportáveis para a população humana em muitas localidades.

Os benefícios da BR-319 têm sido incessantemente exagerados. A rodovia não é economicamente justificável, pois o transporte de produtos das fábricas da Zona Franca de Manaus para os mercados da região Sudeste é **muito mais barato por via fluvial** do que pela rodovia. A BR-319 é o único grande projeto de infraestrutura do país que **não possui** Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (**EVTEA**), ou seu antecessor, o *Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE)*. Apesar do longo **histórico de desculpas** para não ter um EVTE, o verdadeiro motivo é óbvio: o projeto **não é economicamente viável**, mesmo sem considerar os seus enormes custos ambientais. O **primeiro EIA** (p. 216) chegou a admitir que "representantes das indústrias de Manaus indicaram que, no momento, a rodovia teria pouca importância para o Pólo Industrial de Manaus". *Não se deve deixar enganar pelo discurso político sobre uma utopia de governação inexistente. Arriscar os impactos deste projeto é muito perigoso.*

*Uma versão anterior deste texto foi publicada em português pela Amazônia Real e em inglês pela Mongabay [**Aqui!**].*

Imagem de cabeçalho: imagem gerada mostrando uma estrada através de uma paisagem desmatada.