

<https://amazoniareal.com.br/mais-uma-manobra-do-dnit-para-sua-obra-desastrosa-na-br-319/>



Mais uma manobra do DNIT para sua obra desastrosa na BR-319: a tentativa de ressuscitar a Licença Prévia



Por [Philip Martin Fearnside](#) Publicado em: 18/09/2024 às 12:43



Em 14 de setembro o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) entregou ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) um relatório de consultoria que DNIT havia contratado da empresa Engespro, afirmando que a pavimentação da BR-319 tem “viabilidade ambiental”. A nova entrega é para reforçar o recurso submetido em 06 de setembro [1]. A licença prévia para reconstrução do “trecho do meio” (km 250,0 ao km 655,7) da BR-319 concedida no governo Bolsonaro [2] foi anulada por decisão judicial em 25 de julho de 2024 [3], e um recurso do DNIT foi rejeitado em 23 de agosto [4]. A nova tentativa de ressuscitar a licença prévia se baseia no relatório da Engespro.

Não é surpresa que uma empresa contratada pelo DNIT ia chegar à conclusão que seu patrão quer, apesar da enorme quantidade de evidências ao contrário (por exemplo, ver: [5-13]). O relatório da Engespro não foi liberado ao público, mas um *press release* detalhando seu conteúdo aparentemente foi

reproduzido *verbatim* em diversas mídias pró-BR-319. Há vários sites em Manaus que costumam reproduzir matérias de divulgação oficial, mesmo contendo desinformações como neste caso (por exemplo, [14-18]. Vários dessas até reproduzem a afirmação no título de que o DNIT havia entregue “provas” da viabilidade ambiental da BR-319. Infelizmente, medidas como construir passagens para animais cruzarem a estrada e elaborar um “Plano de Governança – UC’s Estaduais da BR-319” para promover turismo não conferem esta “viabilidade”.

Mais chocante é que “O documento aponta que a melhoria do acesso e a expansão da malha viária, especialmente em direção às rodovias estaduais AM-366 e AM-364” vai “promover o desenvolvimento das atividades rurais e florestais nas áreas afetadas” (por exemplo, [15]). As “atividades rurais e florestais nas áreas afetadas” referem, é claro, ao desmatamento e à degradação da floresta por exploração madeireira. A AM-366 é a estrada planejada que abriria para desmatadores e madeireiros a vasta área “Trans-Purus”, ao oeste do rio Purus que corre paralelo à BR-319 [19] (Figura 1).

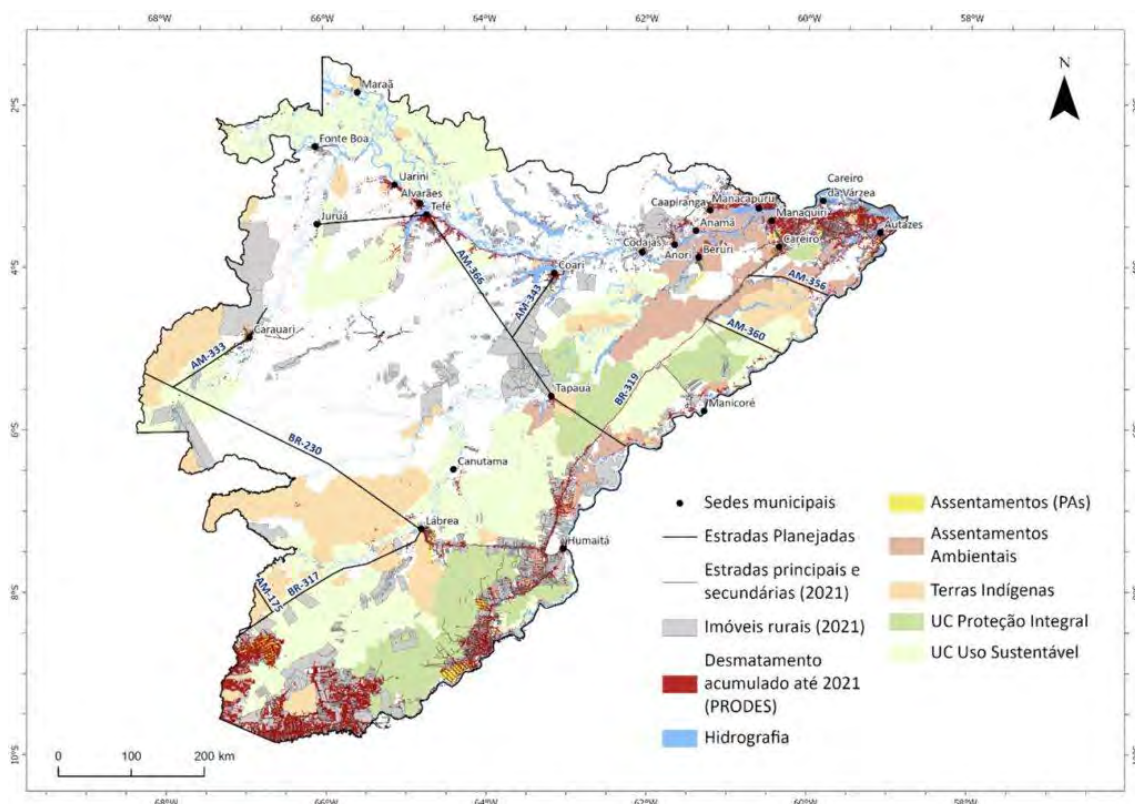


Figura 1. Mapa da área da BR-319 com a região Trans-Purus. As áreas em cinza são reivindicações no CAR até 2021. Toda a área ao longo da AM-366 até o entroncamento com a AM-343, mais todo o percurso da AM-343, já eram reivindicadas. Hoje a áreas reivindicada seria maior ainda. Todas essas reivindicações podem ser consideradas de grande grileiros, pois os residentes desta área não têm acesso à internet para fazer registros no CAR e faltam o

conhecimento necessário para fazer reivindicações georreferenciadas (Yanai et al., em preparação).

Figura 1. Mapa da área da BR-319 com a região Trans-Purus. As áreas em cinza são reivindicações no CAR até 2021. Toda a área ao longo da AM-366 até o entroncamento com a AM-343, mais todo o percurso da AM-343, já eram reivindicadas. Hoje a áreas reivindicada seria maior ainda. Todas essas reivindicações podem ser consideradas de grande grileiros, pois os residentes desta área não têm acesso à internet para fazer registros no CAR e faltam o conhecimento necessário para fazer reivindicações georreferenciadas (Yanai et al., em preparação).

O documento lista Tapauá como uma “cidade estratégica”. Esta pequena cidade, localizada onde a planejada AM-366 cruzaria o rio Purus, é, de fato, muito estratégica: seria a ponta da lança para a abertura da região Trans-Purus. Esta região, que é o maior bloco de floresta amazônica ainda intacta, inclui o grande projeto planejado de gas e petróleo “Area Sedimentar Solimões”, começando apenas 35 km ao oeste de Tapauá na rota da AM-366 [20-23], e um enorme área ao longo da rota planejada que já está reivindicada no CAR por grandes grileiros [6] (Figura 1). A mesma área é alvo nos planos de empresarios do agronegócio no notório foco de desmatamento e queimadas conhecido como “AMACRO” [24].

Até agora o DNIT tem tratado os planos para a AM-366 como uma coisa completamente separada da BR-319, e para qual este órgão federal não tenha nenhuma responsabilidade. O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da BR-319, encomendado pelo DNIT e também feito pela empresa Engespro, considera apenas uma área de influência ao longo da própria BR-319, não a vasta região Trans-Purus [25]. A AM-366 tem sido a “elefante na sala” em todos os documentos oficiais e discussões sobre impactos da BR-319. O plano para a AM-366 só existe por causa da BR-319, a qual conectaria, e o seu impacto é, sim, parte do impacto da planejada reconstrução da BR-319. O grupo de lobby “Amigos da BR-319” está pressionando não só para a BR-319, mas também para a AM-366 [26, 27].

A noção de que os impactos da BR-319 seriam evitados por implantação de “governança” é uma ficção utilizada para facilitar a aprovação da obra [28]. Experiências como a do “Plano BR-363 Sustentável” mostrou isto na rodovia Santarém-Cuiabá, no caso usado como exemplo pelo GT BR-319 de DNIT [29, 30]. Representantes da Polícia Federal e do Exército Brasileiro até falaram que não tenham condições de controlar o impacto na beira da própria BR-319 [31], muito menos isto somando à vasta área que seria aberta pela AM-366.

Caso a BR-319 seja reconstruída, o impulso para construir a AM-366 seria difícil a controlar. Sendo que se trata de uma rodovia estadual, em tese o órgão ambiental estadual seria responsável pelo licenciamento. Isto oferece pouquíssima

proteção, sendo que uma simples ordem do governador pode levar à concessão e qualquer licença independente dos impactos, como mostrado pelo escândalo em 2017, quando os garimpeiros que incendiaram as sedes de IBAMA e ICMBio em Humaitá foram logo premiados com uma licença para garimpar no rio Madeira ([32], ver [6]).

Teoricamente, uma licença federal poderia ser exigida para a AM-366 devido ao seu impacto em povos Indígenas, mas isto também é uma proteção frequentemente burlada, como no caso da licença estadual para a exploração de potássio em Autazes que impacta o povo Mura [33] e a licença estadual do gas em Silves que impacta outras comunidades do povo Mura e que conseguiu escapar do licenciamento federal através de uma mera afirmação do governo estadual de que não teria impacto sobre Indígenas [34]. Em conclusão, decisões sobre o projeto de reconstrução da BR-319 precisam levar em conta os enormes impactos da AM-366, que definitivamente anulam qualquer “viabilidade ambiental” da BR-319.

A imagem que abre este artigo mostra soldados do Exército Brasileiro durante obras na BR-319 (Foto: Acervo CECOMSEX/2017).

Notas

[1] Amazonas Direito. 2024. [DNIT vai ao TRF1 e pede queda da decisão que suspende a Licença Prévia da BR-319](#). *Amazonas Direito*, 09 de setembro de 2024.

[2] IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). 2022. [Licença Prévia \(LP\) Nº 672/2022](#).

[3] OC (Observatório do Clima). 2024. [Liminar suspende Licença Prévia da BR-319](#). OC, 25 de julho de 2024.

[4] OC (Observatório do Clima). 2024. [Justiça mantém suspensão da licença prévia da BR-319](#). OC, 23 de agosto de 2024.

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

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

- [7] Fearnside, P.M. 2021. [Audiências públicas BR-319: Um atentado aos interesses nacionais do Brasil e ao futuro da Amazônia](#). *Amazônia Real*, 28 de setembro de 2021.
- [8] 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.
- [9] Santos, J.L., A.M. Yanai, P.M.L.A. Graça, F.W.S. Correia & P.M. Fearnside. 2024. [Impacto simulado da BR-319. Série completa](#). *Amazônia Real*.
- [10] Ferrante, L. 2024. [A road to the next pandemic: the consequences of Amazon highway BR-319 for planetary health](#). *The Lancet Planetary Health* 8(8): e524-e525.
- [11] Ferrante, L. & C.G. Becker. 2024. [Brazil must reverse gear on Amazon road development](#). *Nature* 626: 33.
- [12] 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.
- [13] Ferrante, L., M.B.T. Andrade & P.M. Fearnside. 2021b. [Grilagem na rodovia BR-319](#). Série completa. *Amazônia Real*.
- [14] Amazonas Direito. 2024. [DNIT volta ao TRF1 com provas de que impactos ambientais da BR-319 são controláveis](#). *Amazonas Direito*, 15 de setembro de 2024.
- [15] Amazonas em Tempo. 2024. [DNIT volta ao TRF1 com provas de que impactos ambientais da BR-319 são controláveis](#). *Amazonas em Tempo*, 15 de setembro de 2024.
- [16] Portal Marcos Santos. 2024. [DNIT apresenta estudo ambiental à Justiça para retomar pavimentação de trecho da BR-319](#). *Portal do Marcos Santos*, 16 de setembro de 2024.
- [17] Invest Amazônia. 2024. [DNIT divulga provas de controle ambiental para pavimentação da BR-319](#). *Invest Amazônia*. 16 de setembro de 2024.
- [18] Portal do Holanda. 2024. [DNIT apresenta novas provas ao TRF1 de que são controláveis impactos ambientais na BR-319](#). *Portal do Holanda*, 15 de setembro de 2024.
- [19] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020. [Região Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*. Série completa.

- [20] Fearnside, P.M. 2020. [Os riscos do projeto de gás e petróleo “Área Sedimentar do Solimões”](#). *Amazônia Real*, 12 de março de 2020.
- [21] Fearnside, P.M. 2022. [O interesse financeiro de Putin nas rodovias da Amazônia brasileira](#). *Amazônia Real*, 03 de maio de 2022.
- [22] 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.
- [23] EPE (Empresa de Pesquisa Energética). 2020. [Estudo Ambiental de Área Sedimentar na Bacia Terrestre do Solimões](#). Relatório SOL-EA-60-600.0010-RE-R0. EPE, Manaus and Rio de Janeiro.
- [24] Pontes, F. 2024. [Após Amacro, agronegócio mira expansão de suas fronteiras para regiões intocadas da Amazônia](#). *Varadouro*, 02 de abril de 2024.
- [25] 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](#).
- [26] *Amazonas em Tempo*. 2022. [Amigos da BR-319 propõem volta do DER-AM, ponte sobre o Solimões e Rodovia “Transpurus”](#). *Amazonas em Tempo*, 20 de setembro de 2022.
- [27] Fearnside, P.M. 2024. [Impactos da rodovia BR-319 – 5: Abertura da região Trans-Purus](#). *Amazônia Real*, 22 de maio de 2024.
- [28] Fearnside, P.M. 2024. [Impactos da rodovia BR-319 – 9: O discurso de governança](#). *Amazônia Real*, 26 de junho de 2024.
- [29] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2024. [Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319](#). DNIT, Brasília, DF. 67 pp. h
- [30] Fearnside, P.M. 2024. [O relatório do GT BR-319 de DNIT: A mais recente manobra para obter aprovação para um desastre Ambiental](#). *Amazônia Real*, 13 de junho de 2024.
- [31] 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.
- [32] Maisonnave, F. 2017. [Após ataques de garimpeiros, AM outorga licença para extração de ouro](#). *Folha de São Paulo*, 13 de dezembro de 2017.
- [33] ClimaInfo. 2024. [Mina de potássio na Amazônia avança para fase final com licenças dadas pelo governo do Amazonas](#). *ClimaInfo*, 14 de agosto de 2024. h

[34] Sassini, V. & L. de Almeida 2024. [Gás e óleo na floresta atropelam agricultores com preço baixo por terra e têm aval a dezenas de poços](#). *Folha de São Paulo*, 23 de agosto de 2024.

Artigos de Opinião ou colunas

Sobre a matéria



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>