



OBSERVATÓRIO BR-319

<<< INFORMATIVO Nº 62 | DEZEMBRO 2024 >>>

www.observatoriobr319.org.br



1. Barra de Navegação

Botão do Sumário do Documento.

Como navegar?

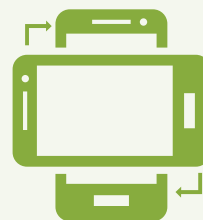
Bem-vindos e bem-vindas ao PDF interativo do Informativo do Observatório BR-319. Para uma melhor interação, recomendamos que você baixe o arquivo em PDF e use o leitor Acrobat ou visualize através dos navegadores (browser) Firefox, Google Chrome ou Internet Explore. Siga nossas instruções e boa leitura!

2. Links/Hyperlinks

www.observatoriobr319.com.br

Textos sublinhados são hyperlinks que te levarão para um link externo.

4. Visualização em Smartphones



Para uma leitura mais confortável, o recomendado é **ativar a função de rotacionar a tela** do seu aparelho para o modo paisagem.

3. Ícones Interativos



Botão que indica links externos.



Botão que indica mais conteúdo.



Botão para vídeos externos.



Botão para áudios externos.



Botão que indica informações e agendamentos.



Botão que indica visualização de galerias de fotos no documento



Botão que amplia as fotos ou documentos

Indica a numeração e a navegação pelas página

≡ Nesta Edição

4 Editorial

5 Destaque do Mês

- Dnit restringe tráfego de veículos pesados na BR-319 até junho; entenda as razões

7 Interior em Foco

- Tapauá: resistência e inovação na fronteira do desmatamento amazônico

9 Monitoramentos

- Focos de Calor
- Desmatamento

14 Diálogos da BR-319

- MPF investiga abertura ilegal de ramal de acesso à BR-319

16 Ciência

- Automóvel, música e o imaginário brasileiro

18 Minuto BR



Editorial

Desde 2017, o Observatório BR-319 se propõe a desenvolver, reunir e disseminar informações e pesquisas feitas na área de influência da BR-319 para qualificar o debate, reconhecendo a importância do protagonismo das comunidades tradicionais, povos indígenas, produtores familiares e instituições na construção e fortalecimento da governança na região.

Feliz 2025!

Caros e caras leitoras, é com muita esperança e sentimento de responsabilidade que entramos nesse novo ciclo de nossa mãe terra.

Esperança de podermos contribuir com nossas provocações, discussões e ações para um desenvolvimento socialmente inclusivo, ambientalmente sustentável e economicamente justo para a região do Interflúvio Madeira-Purus. E com senso de responsabilidade de sempre interagir e auxiliar na defesa dos direitos das populações afetadas, assim como os direitos difusos de todos nós, cidadãos brasileiros, em termos um ambiente saudável e qualidade de vida.

Neste informativo, começamos, inclusive, na seção **Destaque do Mês**, trazendo uma ação já recorrente, e por vezes polêmica, no entanto, necessária e responsável por parte do Dnit de novamente restringir o tráfego de veículos pesados durante o período chuvoso, visando garantir a segurança dos usuários da via. Não podemos nos esquecer das recentes e trágicas quedas de pontes ocorridas na estrada.

Enquanto na seção **Interior em Foco** sentimos a esperança nos arrebatamos quando vemos o município de Tapauá como referência na inovação produtiva através de cadeias da socio-biodiversidade, tornando-se um foco de resistência ao desmatamento no sul do Amazonas. A diversificação produtiva, auxiliada pelo nosso parceiro Idesam, juntamente com outras

organizações, contribui para a construção do modelo de desenvolvimento que acreditamos.

Já nos **Diálogos da BR-319**, outra ação de órgão estatal de grande responsabilidade foi capitaneada pelo Ministério Público Federal no Amazonas, que foi a instalação de um inquérito de investigação sobre a abertura de ramais nos municípios de Canutama e Tapauá visando ligá-los à BR-319. A abertura de ramais ilegais pode impactar uma região bastante sensível do interflúvio, mas a ação do MPF nos traz esperança de uma maior governança no território.

Na seção **Ciência**, que tenho o prazer de assinar, numa curta análise sociológica, une-se esperança e responsabilidade de que possamos, enquanto sociedade, superar a hegemonia do pensamento único, de que o único modal de transporte que realmente produz desenvolvimento e bem-estar social é o automotivo. Usando, para isso, a música e seu poder cultural.

Por fim, indico que no **Minuto BR** iremos encontrar notícias relevantes sobre os processos da BR-319. Também recomendo a leitura de nossos monitoramentos de **Desmatamento e Focos de Calor**.

Termino este editorial clamando por esperança, mas, primordialmente, uma esperança indignada, pois é dela que surge a responsabilidade e a vontade de agir.

Um bom 2025 a todos e todas!

Marcelo da Silveira Rodrigues

Secretário Executivo do Observatório BR-319



Destaque do Mês

Dnit restringe tráfego de veículos pesados na BR-319 até junho; entenda as razões

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) tem implementado restrições ao tráfego de veículos pesados na BR-319 em diferentes períodos, principalmente durante a estação chuvosa, para preservar a infraestrutura da rodovia e garantir a segurança dos usuários.

Segundo o órgão, a medida visa preservar o trecho não pavimentado da rodovia, exposto às chuvas, além de garantir a segurança das pontes de madeira ao longo da rodovia. As restrições estabelecidas na Portaria nº 13, publicada no Diário Oficial da União do dia 08 de janeiro, também buscam mitigar o impacto do trânsito pesado sobre o solo argiloso, que se torna extremamente vulnerável durante o inverno amazônico, quando o volume de chuvas é elevado.



Foto: Orlando K. Júnior / FAS

Em novembro de 2017, o Dnit proibiu o tráfego de veículos de passageiros e de cargas acima de 23 toneladas no trecho entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO), devido à inexistência de balanças para controle de peso e à condição estrutural das pontes de madeira na rodovia. Mais recentemente, em janeiro de 2025, o órgão restabeleceu a proibição do tráfego de veículos de carga

com Peso Bruto Total Combinado (PBTC) superior a 45 toneladas no trecho entre o Careiro (km 1) e o entroncamento com a BR-230 próximo a Humaitá (km 679,30).

A justificativa para essas ações está diretamente relacionada aos desafios de manutenção em uma rodovia que atravessa regiões remotas e de difícil acesso. As chuvas intensas podem causar erosão, formação de atoleiros e danos às pontes, que suportam até 36 toneladas, comprometendo a trafegabilidade e colocando em risco a segurança dos motoristas. Além disso, o excesso de peso em veículos agrava o desgaste das estruturas e aumenta o custo de recuperação da via.

Legislações específicas respaldam as ações do Dnit para restringir o tráfego em rodovias. De acordo com a Lei nº 12.379/2011, que estabelece a Política Nacional de Transporte, é obrigação do órgão responsável assegurar a preservação da infraestrutura rodoviária e zelar pela segurança dos usuários. Adicionalmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê, no artigo 99, que o tráfego de veículos com cargas acima do limite permitido pode ser restringido para evitar danos às vias e assegurar a segurança. No caso de rodovias como a BR-319, que apresentam trechos com pavimentação precária e estruturas frágeis, essas medidas são essenciais para evitar acidentes e garantir a durabilidade da infraestrutura existente.

Embora não haja um registro público detalhado de todas as ocasiões em que o Dnit restringiu o tráfego de veículos pesados na BR-319, essas medidas são geralmente adotadas durante o período chuvoso para manter a integridade da rodovia e a segurança dos usuários.



Interior em Foco

Tapauá: resistência e inovação na fronteira do desmatamento amazônico

No sul do Amazonas, o município de Tapauá, o quinto maior em extensão territorial do Brasil, destaca-se como uma ilha de resistência em meio à expansão do desmatamento na Amazônia.

Com grande parte de seu território protegido por Unidades de Conservação e Terras Indígenas, o município é palco de iniciativas socioambientais que buscam equilibrar desenvolvimento econômico e preservação da biodiversidade.

Essas ações têm como alicerce a organização social e a governança territorial, pilares que fortalecem a autonomia das comunidades locais. Liderado pelo Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (Idesam), e com apoio da *Rainforest Association*, o projeto Governança Socioambiental Tapauá atua há três anos no município, promovendo capacitação em boas práticas produtivas, fortalecimento de associações comunitárias e acesso a políticas públicas.



Foto: Robson Costa

Entre as iniciativas destaca-se o engajamento de jovens indígenas Apurinã, capacitados para monitorar territórios por meio de aplicativos e drones. Já a Associação das Mulheres Indígenas Artesãs de Tapauá (Amiata) vem promovendo o resgate cultural e a profissionalização do artesanato, com apoio de entidades como o Fundo Casa. Além disso, por meio de um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com a Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e

Inovação (Sedect) e com a Secretaria Executiva do Trabalho e Empreendedorismo (Setemp), já foram cadastradas 18 artesãs para a emissão da Carteira Nacional do Artesão, que possibilita ao portador o reconhecimento formal da sua produção e a condição de mestre artesão.

“A ideia é ir além dos balaios, cestos e abanos com fibras amazônicas como na tradição dos mais antigos”, explica Sandra Batista, vice-presidente da Amiata, que abrange mais de 30 comunidades.

A comercialização de produtos como óleo de copaíba, mel e açai de extrativismo desponta como alternativa viável para o fortalecimento econômico da região. Com uma área de 881 mil hectares, a Floresta Estadual (FES) Tapauá é rica em recursos como castanha e breu, mas carece de compradores e logística adequada.

Firmiano Silva, vice-presidente da Associação Agroextrativista dos Moradores da FES Tapauá (Aamfet), reforça que “só a valorização da sociobiodiversidade, sem desmatamento, poderá transformar a realidade da região”.



Foto: Robson Costa



Monitoramentos: Focos de Calor e Desmatamento





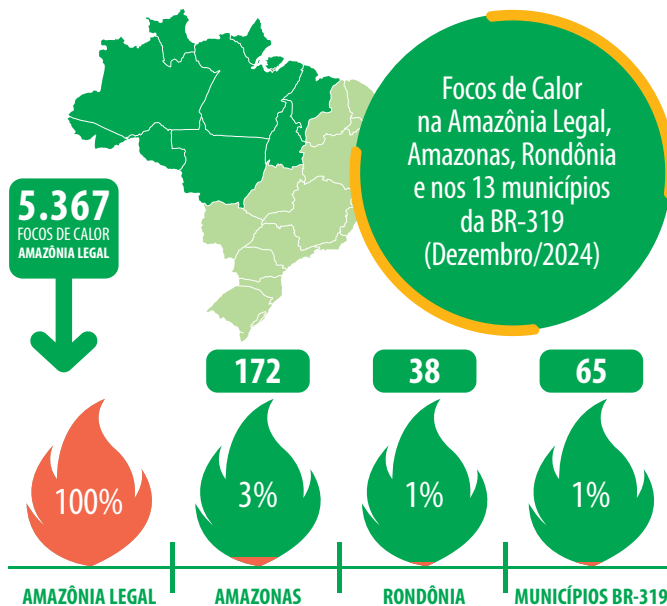
Monitoramento de Focos de Calor

Em dezembro de 2024, houve uma redução de aproximadamente 7,2% nos focos de calor na Amazônia Legal em comparação ao mesmo período de 2023, totalizando 5.367 registros. Rondônia apresentou a maior queda percentual, com uma redução expressiva de 78,7%. Em contrapartida, o estado do Amazonas registrou um aumento de cerca de 18,6% nos focos. Esses dados refletem o início do período chuvoso na região, mas também sinalizam uma preocupação com o crescimento dos focos de calor no Amazonas.

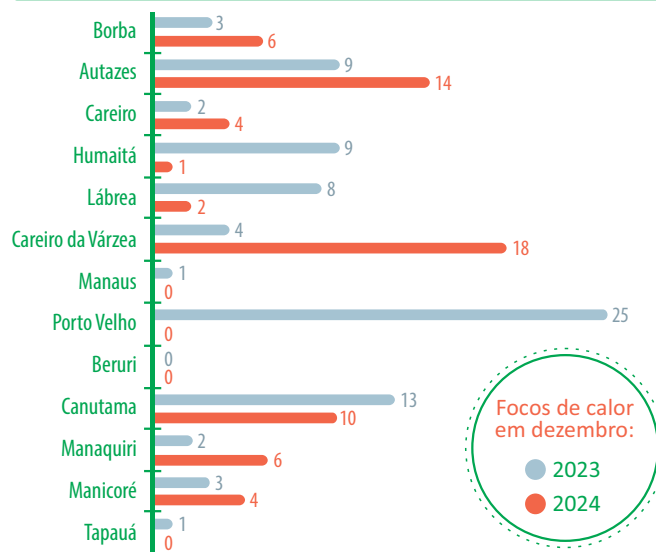
MUNICÍPIOS DA BR-319

Os focos de calor ao longo da rodovia BR-319 também apresentaram uma redução significativa em dezembro de 2024, quando comparados ao mesmo mês de 2023. A quantidade caiu 18,7%, passando de 80 para 65 registros. Os municípios com maior concentração de focos foram Careiro da Várzea e Autazes.

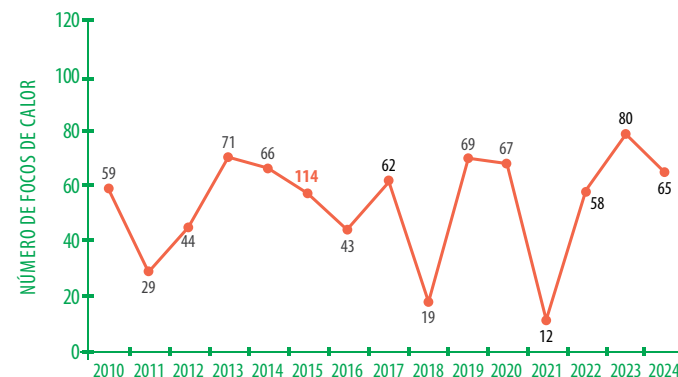
Entre os 13 municípios monitorados, seis apresentaram aumento no número de focos: Borba, Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Manaquiri e Manicoré. Apesar disso, os números absolutos desses municípios permaneceram baixos em relação aos demais.



NÚMERO DE FOCOS DE CALOR NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



FOCOS DE CALOR NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE DEZEMBRO (2010 A 2024)



COMPORTAMENTO DOS FOCOS DE CALOR NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 EM COMPARAÇÃO A DEZEMBRO DE 2023

AUMENTOU

- Borba (100%)
- Autazes (56%)
- Careiro (100%)
- Careiro da Várzea (350%)
- Manaquiri (200%)
- Manicoré (33%)

DIMINUIU

- Canutama (23%)
- Humaitá (89%)
- Lábrea (75%)

FOCOS DE CALOR ZERO EM DEZEMBRO/2024

- Manaus (100%)
- Porto Velho (100%)
- Tapauá (100%)



ÁREAS PROTEGIDAS

Nas UCs monitoradas, apenas uma das 42 áreas apresentou focos de calor em dezembro de 2024: o Parque Nacional (Parna) Campos Amazônicos, que registrou apenas um foco.

Quanto às TIs, duas das 69 áreas monitoradas registraram focos de calor em dezembro de 2024, somando seis ocorrências. As terras impactadas foram Ponciano e Jauary.

3%

DAS 69 TERRAS INDÍGENAS (TIs) APRESENTARAM FOCOS DE CALOR

2%

DAS 42 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UCs) APRESENTARAM FOCOS DE CALOR



LISTA DE TIs MONITORADAS

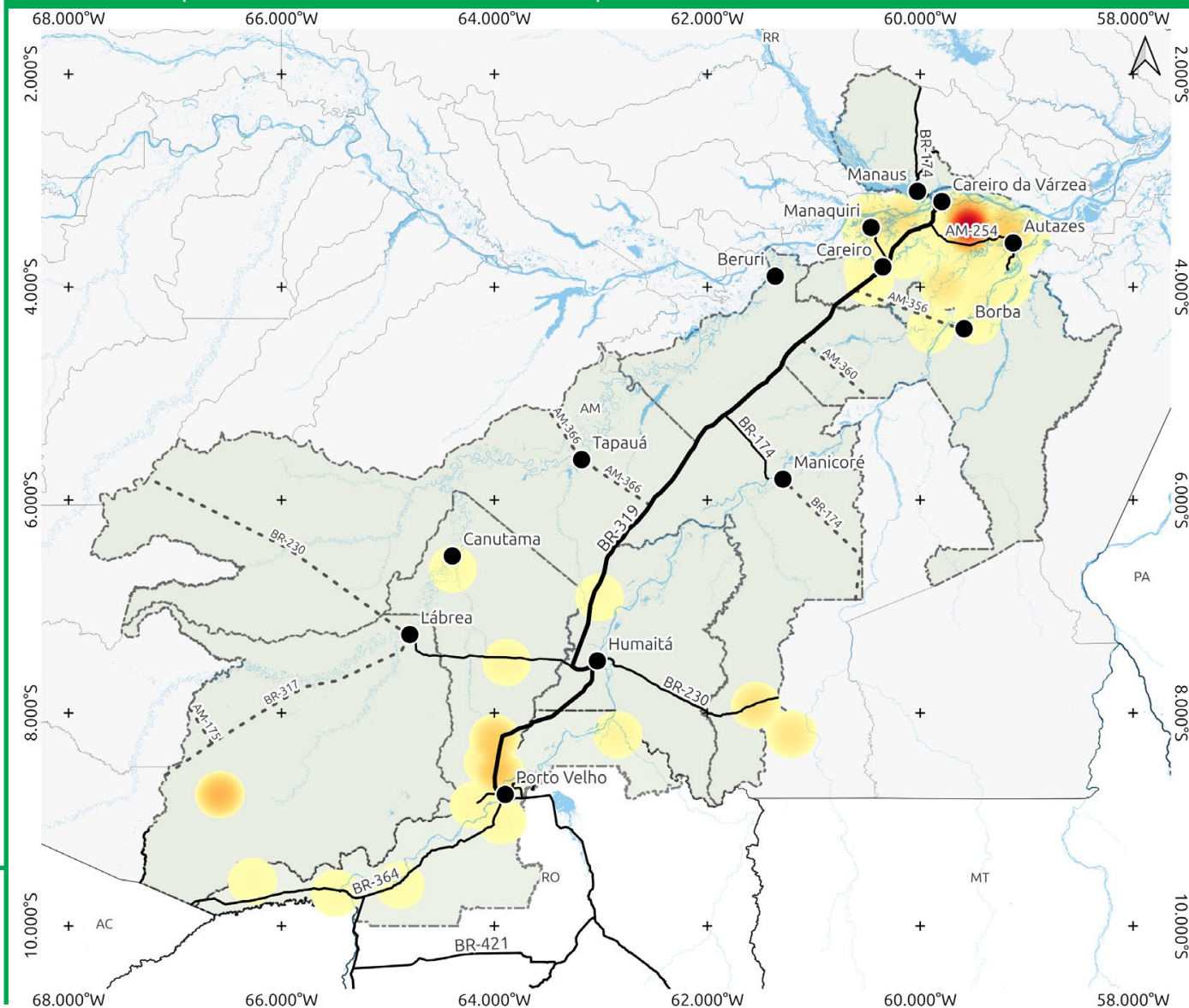


LISTA DE UCs MONITORADAS



Os dados de focos de calor foram adquiridos do Programa Queimadas, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE (<http://www.inpe.br/queimadas/bdqueimadas>). No mapa, há uma representação de densidade de pontos para o período analisado, a partir da estimativa de densidade por Kernel.

Mapa de Densidades de Foco de Calor nos 13 municípios da área de influência da BR-319 - Dezembro 2024





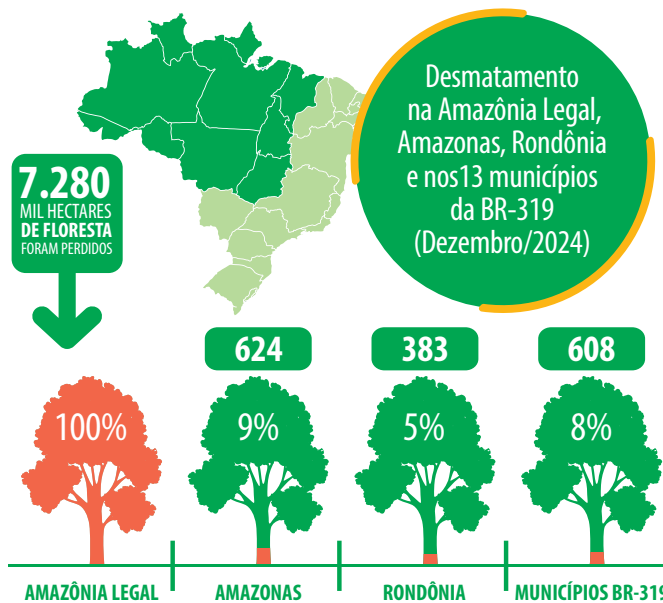
Monitoramento de Desmatamento

Em dezembro de 2024, o desmatamento na Amazônia Legal apresentou uma redução de 31,9% em comparação ao mesmo período de 2023. O estado do Amazonas destacou-se com uma queda de 28,9%, enquanto Rondônia registrou uma redução de 15,9%. No entanto, nos municípios sob influência da BR-319, o desmatamento acumulado no mês apresentou um aumento expressivo de 59,8%. Esse crescimento é particularmente preocupante, considerando o início da temporada de chuvas na região.

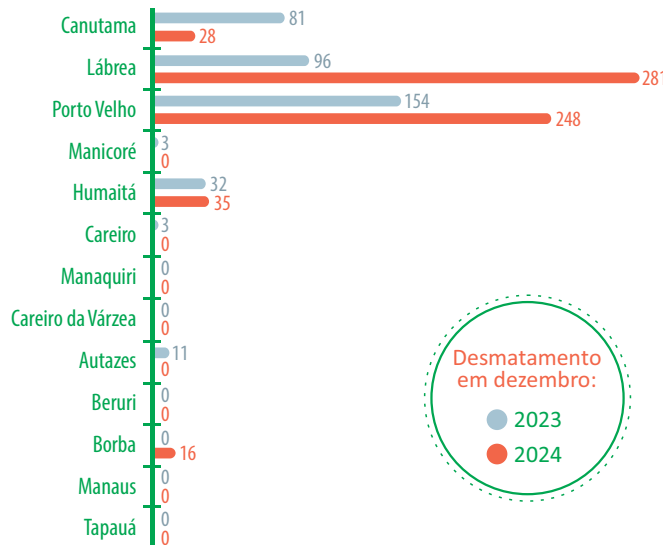
MUNICÍPIOS DA BR-319

Entre os 13 municípios situados na área de influência da BR-319, quatro apresentaram aumento no desmatamento em dezembro de 2024: Lábrea, Porto Velho, Humaitá e Borba. Lábrea registrou o maior índice absoluto, com 281 hectares desmatados, um aumento significativo de cerca de 192% em relação ao mesmo período de 2023.

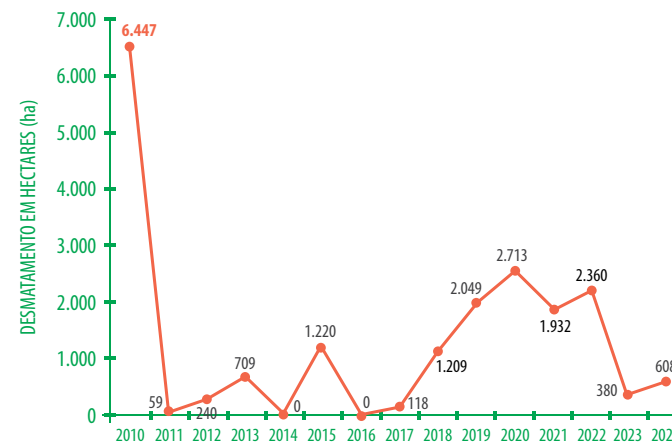
Por outro lado, os municípios de Canutama, Manicoré, Careiro, Manaquiri, Careiro da Várzea, Autazes, Beruri, Manaus e Tapauá registraram queda ou nenhum desmatamento no mês analisado.



DESMATAMENTO EM HECTARES NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



DESMATAMENTO NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE DEZEMBRO (2010 A 2024)



COMPORTAMENTO DO DESMATAMENTO NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 EM COMPARAÇÃO A DEZEMBRO DE 2023

↑

AUMENTOU

- Lábrea (192%)
- Porto Velho (61%)
- Humaitá (7,8%)

↓

DIMINUIU

- Canutama (65,8%)

✓

DESMATAMENTO ZERO EM DEZEMBRO/2024

- Autazes
- Manaus
- Beruri
- Manaquiri
- Careiro
- Manicoré
- Careiro da Várzea
- Tapauá



ÁREAS PROTEGIDAS

Entre as Unidades de Conservação (UCs) monitoradas, duas das 42 áreas registraram desmatamento em dezembro de 2024. Foram elas: a Floresta Nacional (Flona) do Iquiri, com 38 hectares desmatados; e a Floresta Estadual de Rendimento Sustentado (Fers) do Rio Madeira (B), com 13,6 hectares.

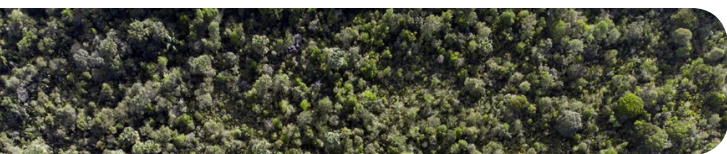
Nas Terras Indígenas (TIs), não houve registros de desmatamento nas 69 áreas monitoradas durante o período, reforçando a preservação desses territórios.

0% DAS 69 TERRAS INDÍGENAS (TIs) APRESENTARAM DESMATAMENTO

5% DAS 42 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UCs) APRESENTARAM DESMATAMENTO

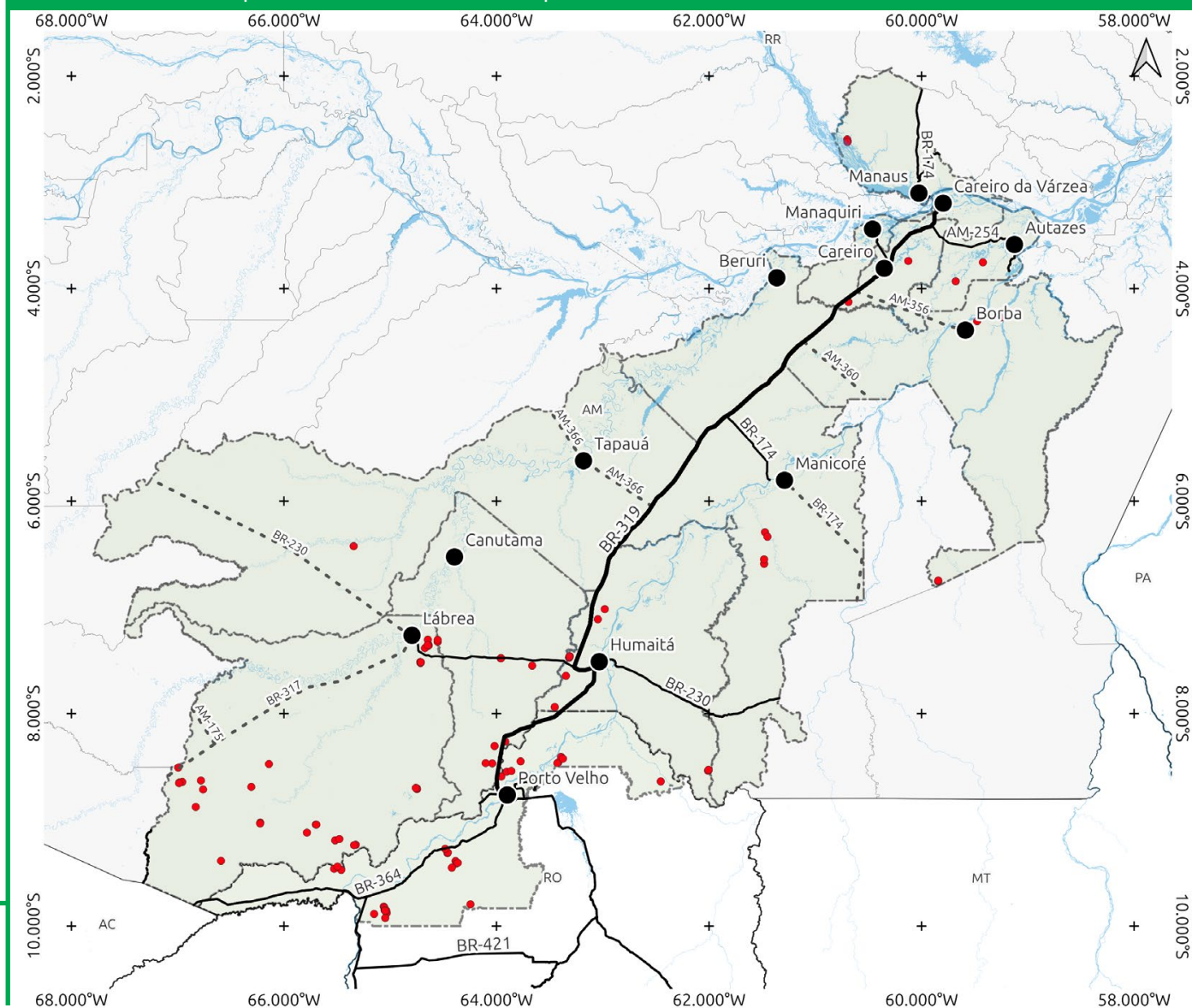
 LISTA DE TIs MONITORADAS

 LISTA DE UCs MONITORADAS



As informações de desmatamento foram adquiridas do Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) do Imazon (<https://imazongeo.org.br/#/>). No mapa, estão representadas em pontos as localizações das áreas em que houve desmatamento.

Mapa de Desmatamento nos 13 municípios da área de influência da BR-319 - Dezembro 2024





NESTA EDIÇÃO

Diálogos da BR-319



Foto: Orlando K. Júnior / FAS

MPF investiga abertura ilegal de ramal de acesso à BR-319

O Ministério Público Federal (MPF) instaurou Inquérito Civil para investigar a abertura dos ramais ilegais de Belo Monte, no município de Canutama (a 614 quilômetros de Manaus), e Realidade-Tapauá, no município de Tapauá (a 448 quilômetros de Manaus), que teriam o objetivo de dar acesso à BR-319, no sul do Amazonas.

A apuração surgiu a partir de uma representação da Paróquia São João Batista, da Comissão Pastoral da Terra (CPT), da Prelazia de Lábrea, sobre a abertura de ramais sem as devidas autorizações ambientais, o que pode configurar crime ambiental, além de trazer impactos graves à floresta amazônica.

Há indícios de que a abertura destes ramais estaria associada



Foto: Cristie Sisco

à expansão da grilagem de terras, extração ilegal de madeira e especulação imobiliária. Essas práticas são amplamente reconhecidas como fatores que aceleram o desmatamento na região.

Há anos, o Observatório BR-319 e outras organizações, como a CPT, vem chamando a atenção para esta situação.

De acordo com a nota técnica "Abertura e expansão de ramais em quatro municípios sob influência da rodovia BR-319 – parte 2", publicada pelo OBR-319 em julho de 2023, a maior rede de ramais mapeada ao sul da rodovia, à época do mapeamento, se encontrava em Canutama, seguido por Manicoré, Humaitá e Tapauá. No distrito Realidade, em Humaitá, uma série de ramais têm pressionado a Floresta Nacional (Flona) de Balata-Tufari, dentre os quais muitos estão associados à exploração de madeira nos arredores da Unidade de Conservação. Além disso, a Floresta Estadual (FES) Tapauá também sofre com a pressão.

A construção de ramais sem licenciamento é proibida por lei e qualquer iniciativa semelhante precisa passar por um rigoroso processo de avaliação ambiental, envolvendo consulta a comunidades tradicionais e estudos sobre os impactos ao bioma amazônico.

O MPF solicitou que órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) colaborem com as investigações. A ideia é identificar os responsáveis pela abertura do ramal e avaliar os danos ambientais causados pela intervenção.



Ciência



Automóvel, música e o imaginário brasileiro

Por **Marcelo da Silveira Rodrigues***

Música, automóvel, liberdade, desenvolvimento e brasilidade: o que essas coisas têm em comum em um primeiro momento?

A princípio, não vemos uma clara conexão. Apesar de parecer o início de uma anedota quando se juntam elementos díspares, no caso aqui é a deixa para se fazer uma pergunta sociológica: por que existe a preponderância, na percepção social, de que o automóvel e tudo o que o envolve é um instrumento que vai muito além de seu valor de uso? Por que, na percepção psicossocial brasileira, ele é visto como um instrumento de desenvolvimento e liberdade? São questões complexas que exigem análises multifacetadas. No caso, vamos nos ater à música como este instrumento.



Foto: Orlando K. Júnior / FAS

A música, um dos principais elementos da cultura, é um meio pelo qual se comunicam percepções, valores, ancestralidades, pertencimentos e toda uma gama de sentimentos e noções de mundo que acabam por fazer dela uma ferramenta fundamental na construção do imaginário social. No Brasil, somos bombardeados, desde muito cedo, por canções que enaltecem o automóvel e seus significados. Podemos revisitar a Jovem Guarda e perceber, em *O Calhambeque*, o carro como instrumento fático, passar pelo rock e a exaltação da liberdade em *Vital e sua Moto*,

chegar ao forró e à emancipação da fealdade em *Eu Era Feio Agora Tenho um Carro*, ou ainda pelo sertanejo com *Camaro Amarelo*, que adocica seu dono. Enfim, existe todo um catálogo de músicas que exaltam o carro e, conseqüentemente, toda a cultura e as demandas dela emanadas.

Nesse contexto, além de criar o fetiche da mercadoria (a ideia de valorar um produto para além de sua funcionalidade — por exemplo, uma roupa de marca e outra similar, sem marca, causam percepções e sentimentos diversos), a exaltação dessa cultura acaba por pautar decisões políticas complexas. Essas decisões são guiadas por percepções psicossociais simplistas, transformando o automóvel em um instrumento de pressão sobre o Estado e os tomadores de decisão no sentido de sempre favorecer seu uso como meio de garantir liberdade e desenvolvimento. Ainda que isso não seja necessariamente verdadeiro, acaba por se tornar hegemônico dentro de nossa sociedade, criando e fortalecendo um contexto de pensamento único, no qual toda e qualquer contestação ou proposta diversa é, por princípio, desautorizada e deslegitimada.

Na nossa Amazônia, essa cultura nos coloca no risco de não mais o rio comandar a vida.

RODRIGUES, Marcelo da Silveira. *Civilização do Automóvel: a BR-319 e a opção rodoviarista brasileira.*

SCHOR, Tatiana. *Abram alas que eu quero passar: o desfile do automóvel na cidade de Manaus.*



Minuto BR





REPAVIMENTAÇÃO



O governador do Amazonas, Wilson Lima, esteve em Brasília para **reunião com ministros de Meio Ambiente e de Transportes sobre modelo de governança ambiental para a BR-319**. Ele reforçou o compromisso do estado com a proteção ambiental durante a pavimentação da rodovia e que a obra é crucial para conectar Manaus ao restante do país, mas que precisa ser conduzida com responsabilidade socioambiental. Ele destacou a necessidade de equilíbrio entre infraestrutura e preservação, priorizando ações que minimizem impactos ao meio ambiente e garantam benefícios à população amazônica.



Foto: Diego Peres / Secom



Foto: Janailton Balção / FAS

IBGE



Dados do Censo 2022 revelam que 61,8% da população indígena do Amazonas reside em áreas urbanas, enquanto 38,2% vivem em territórios rurais, incluindo terras indígenas. O Amazonas concentra a maior população indígena do Brasil, com 493 mil pessoas autodeclaradas. Apesar da migração para os centros urbanos, muitos indígenas mantêm vínculos culturais e sociais com suas comunidades de origem, destacando desafios relacionados à preservação de tradições e acesso a direitos nas cidades.

PONTES



A empresa Amazônia Navegações Ltda venceu a nova licitação do Dnit para **reconstruir as pontes sobre os rios Curuçá e Autaz-Mirim**, que desabaram em 2022. A contratação ocorre após a rescisão do contrato com a antiga responsável, J. Nasser Engenharia, devido a atrasos. O novo contrato, avaliado em R\$ 8,4 milhões, representa uma economia de R\$ 3,26 milhões aos cofres públicos. A J. Nasser havia concluído apenas 39,72% das obras no Curuçá e 20,57% no Autaz-Mirim, mesmo com prorrogação de prazo.

Informativo Falado

ÁUDIO



Ouça as notícias publicadas no Informativo OBR-319 em formato de áudio. **Acesse nosso canal no Youtube**, onde você encontra análises objetivas e informações essenciais sobre os desafios e oportunidades da área de influência da rodovia.



NESTA EDIÇÃO

Expediente

Coordenação // Marcelo da Silveira Rodrigues

Edição, Editoração e Textos // Izabel Santos (Idesam)

Monitoramentos

Focos de Calor e Desmatamento // Heitor Paulo Pinheiro (Idesam)

Análises e Textos // Heitor Paulo Pinheiro (Idesam)

Levantamento de Dados e Mapas // Heitor Paulo Pinheiro (Idesam)

Revisão // Heitor Paulo Pinheiro (Idesam); Marcelo da Silveira Rodrigues (Observatório BR-319)

Coordenação de Divulgação // Izabel Santos (Idesam)

Projeto Gráfico e Diagramação // Sílvio Sarmento (SS Design)

www.observatoriobr319.org.br

FINANCIAMENTO:

GORDON AND BETTY
MOORE
FOUNDATION

REALIZAÇÃO:



OBSERVATÓRIO
BR-319



FAS
Fundação
Amazônia
Sustentável



idesam



IEB
INSTITUTO INTERNACIONAL
DE EDUCAÇÃO DO BRASIL



TRANSPARÊNCIA
INTERNACIONAL
Brasil



GREENPEACE

