



OBSERVATÓRIO
BR-319

Manaus, 27 de outubro de 2023

NOTA DE POSICIONAMENTO DO OBSERVATÓRIO BR-319 SOBRE A TEMPORADA DE FOGO E DESMATAMENTO ILEGAL NO ESTADO DO AMAZONAS

O Observatório BR-319 (OBR-319) é uma rede de organizações da sociedade civil que atua na área de influência da rodovia BR-319, que é formada por 13 municípios, 42 Unidades de Conservação (UCs) e 69 Terras Indígenas (TIs) entre os estados do Amazonas e de Rondônia. Esta rede tem o objetivo de produzir informações sobre a rodovia e os processos necessários para a adoção de medidas adequadas à realidade local, inclusivas e com respeito aos direitos legais constituídos dos povos da floresta e de conservação dos recursos naturais. Dentre as ações implementadas pelas organizações que compõem o OBR-319, destaca-se o apoio técnico às populações locais para o manejo sustentável de recursos florestais e pesqueiros, gerando renda, incentivando o fortalecimento da organização sociocultural dessas populações e contribuindo para o desenvolvimento local. O OBR-319 também tem o objetivo de fomentar o protagonismo, a governança e a autonomia dos moradores de territórios locais, sendo, portanto, uma rede comprometida com o fortalecimento da sustentabilidade do interflúvio Purus-Madeira.

Por meio deste documento, as organizações membro do Observatório BR-319 expressam sua profunda preocupação em relação à atual temporada de fogo e desmatamento ilegal que assola o estado do Amazonas, bem como os discursos que geram desinformação quando colocam a rodovia como a solução para a seca provocada pelo fenômeno El Niño e o colapso climático.

É com grande apreensão que observamos as consequências de anos de negligência deliberada, desmonte de políticas públicas e do sistema de comando e controle, que nos trouxeram a este cenário de devastação irreparável, que afeta ecossistemas e ameaça comunidades locais. A fumaça que encobre Manaus desde o dia 31 de agosto de 2023, e que também afeta municípios ao sul da Região Metropolitana de Manaus (RMM), como Autazes, Careiro da Várzea, Careiro, Iranduba e Manacapuru, é fruto do descaso e do cinismo de autoridades que passaram os últimos anos endossando discursos que incentivaram todo tipo de atividade ilegal e ignoraram os diversos alertas da comunidade científica. É triste que as autoridades competentes só tenham tomado uma atitude para combater a situação depois que a fumaça tomou a capital, mas, antes disso, a população do interior, como pequenos agricultores vizinhos às áreas de interesse da grilagem, já



vinha sofrendo com a fumaça. É preciso discutir a BR-319 com seriedade e honestidade, sem amadorismo e oportunismo. A rodovia é hoje um vetor de destruição da floresta, que facilita atividades que destroem a nossa biodiversidade, os nossos recursos naturais e transforma em cinzas nosso patrimônio natural e o potencial de desenvolvimento da nossa sociobioeconomia. Há mais de um ano a população está sem espaços formais de diálogo, inclusive com o poder público, para debater medidas sobre a BR-319 e suas consequências. Não se fala mais na criação dos portais de fiscalização e a gestão e proteção das UCs e das TIs está enfraquecida. Estes são alguns exemplos de salvaguardas sociais e ambientais mínimas para garantir o bem-estar da população do Amazonas e mitigar os impactos ao longo da rodovia. Nossa posição é clara:

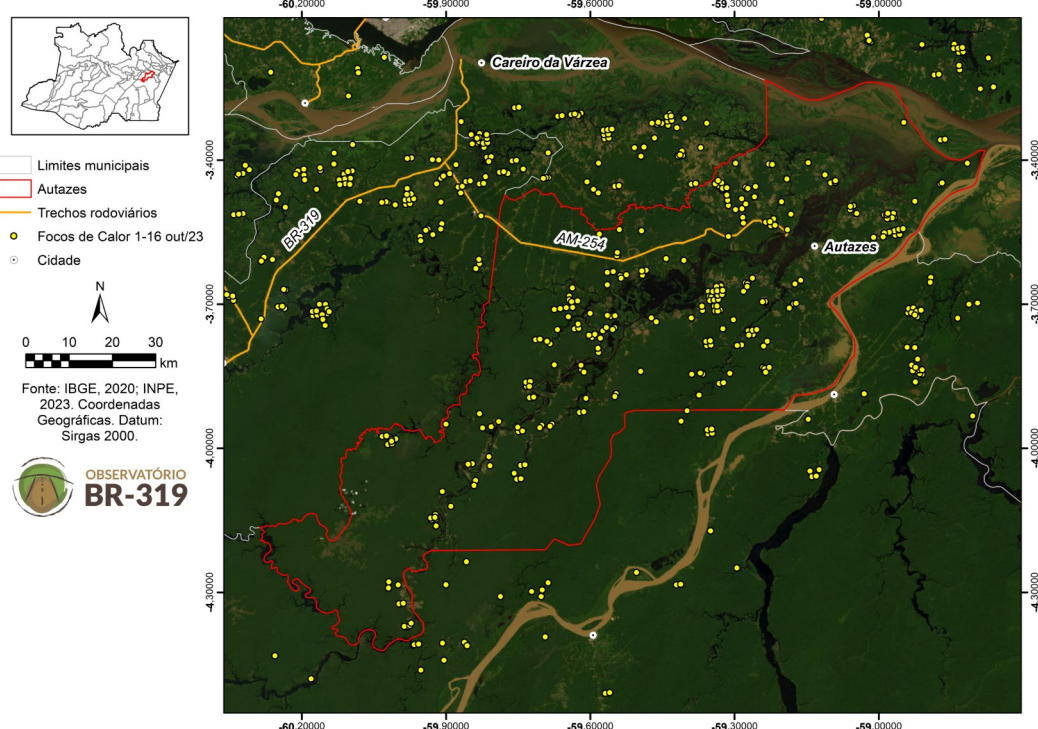
1. É necessária a ação imediata das autoridades estaduais e federais para conter e extinguir os incêndios florestais ilegais e para coibir as práticas de desmatamento não autorizadas na região. [Segundo o Ministério do Meio Ambiente e Mudança Climática, o desmatamento acumulado no estado, somado às queimadas, ao fenômeno El Niño e ao aquecimento do Atlântico Norte agravaram a seca no Amazonas.](#) Desde 1º de junho, início do verão amazônico e da famigerada temporada de fogo, até 26 de outubro, o Amazonas registrou 18.055 focos de calor, sendo o 2º colocado no *ranking* nacional de queimadas desde o início de 2023, situação que não causa surpresa, visto que o estado está consolidado entre os que mais queimam e desmatam. Lábrea e Manicoré, ao sul da BR-319, estão entre os dez municípios que mais queimaram no ano em todo o Brasil. A Operação Tamoioatá tem como área prioritária o sul do estado, mas os focos estão ocorrendo ao longo de toda a rodovia, com grande ocorrência nos municípios da RMM. É fundamental que os responsáveis por esses crimes ambientais sejam identificados e punidos de acordo com a lei.

2. Na primeira quinzena de outubro, os municípios de Autazes e Careiro da Várzea, ao norte da BR-319, bateram recordes históricos. No município de Autazes, foram registrados 245 focos de calor, a maior incidência para o mês na série histórica monitorada (2010-2023); em Careiro da Várzea, foram 58, a terceira maior incidência para o mês na série histórica monitorada (2010-2023). É importante destacar que são dois municípios próximos a Manaus e na parte asfaltada da rodovia, onde o acesso e a fiscalização são menos complexos do que no trecho do meio. Mas nem por isso o governo do Amazonas conseguiu evitar o cenário ao qual chegamos. E, neste sentido, um ponto importante: o Plano Estadual de Prevenção e Controle do Desmatamento e Queimadas do Amazonas (PPCDQ/AM 2023) foi instituído somente no mês de junho, ou seja, já no início do verão. As ações do governo estadual relacionadas à estiagem e queimadas foram



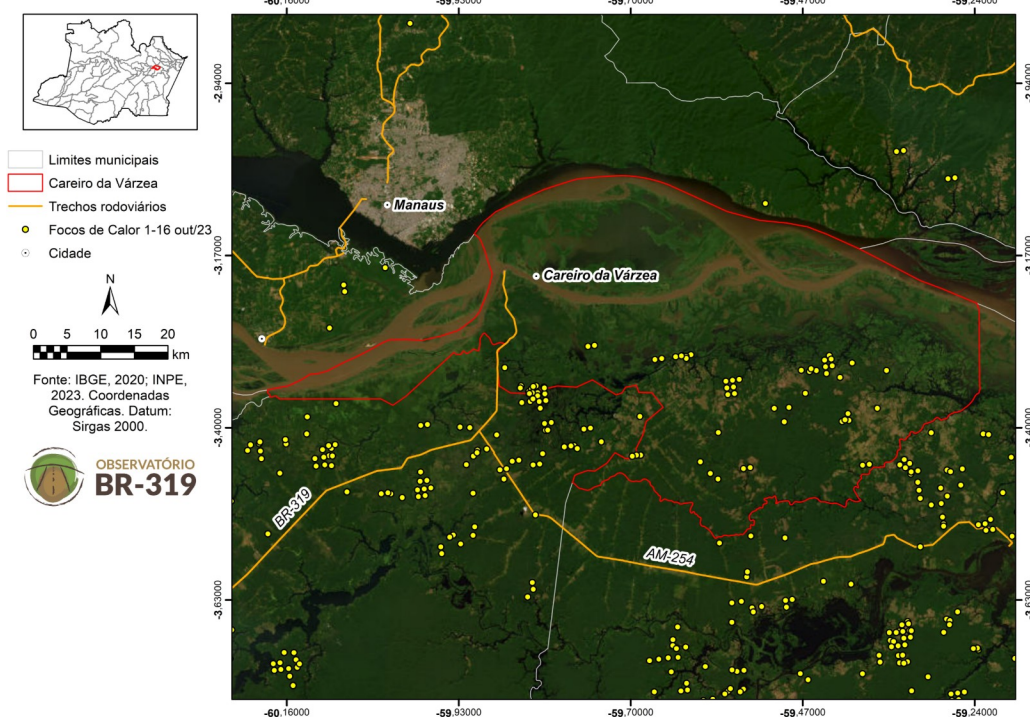
OBSERVATÓRIO
BR-319

extremamente tardias, [conforme é possível observar no site alimentado pela própria Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Amazonas \(Sema-AM\)](#). Os alertas sobre a [possibilidade de um El Niño de alta intensidade](#) e a [imprevisibilidade frente ao contexto de mudanças climáticas](#) já vinham sendo feitos pela comunidade científica há meses, mas nenhuma medida foi tomada para minimizar os impactos da situação. Não faltaram indícios de que poderia acontecer: 2022 foi um ano de recordes de desmatamento e focos de calor nas regiões monitoradas pelo Observatório BR-319, sendo o ano de maior desmatamento na Amazônia Legal (pela 5ª vez consecutiva) e também no Amazonas e nos 13 municípios da área de influência da BR-319, considerando a série histórica de 2010 a 2022. As duas últimas regiões citadas também bateram recorde de focos de calor. Segundo o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon), o estado da Amazônia Legal que teve maior aumento de desmatamento foi o Amazonas, com 24% em relação a 2021 e, foi novamente, o 2º estado mais desmatado da região, ficando atrás apenas do Pará. Foi nesse cenário que o processo de licenciamento ambiental do trecho do meio avançou com a emissão da licença prévia pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), mesmo após diversos alertas da sociedade civil organizada, inclusive do OBR-319, e do Ministério Público Federal (MPF), sobre as falhas no cumprimento do rito de licenciamento ambiental e necessidade de maior fiscalização independentemente do deslinde do processo de licenciamento, conforme [Recomendação Legal nº 11/2021 – 5º Ofício/PR/AM/MPF](#).



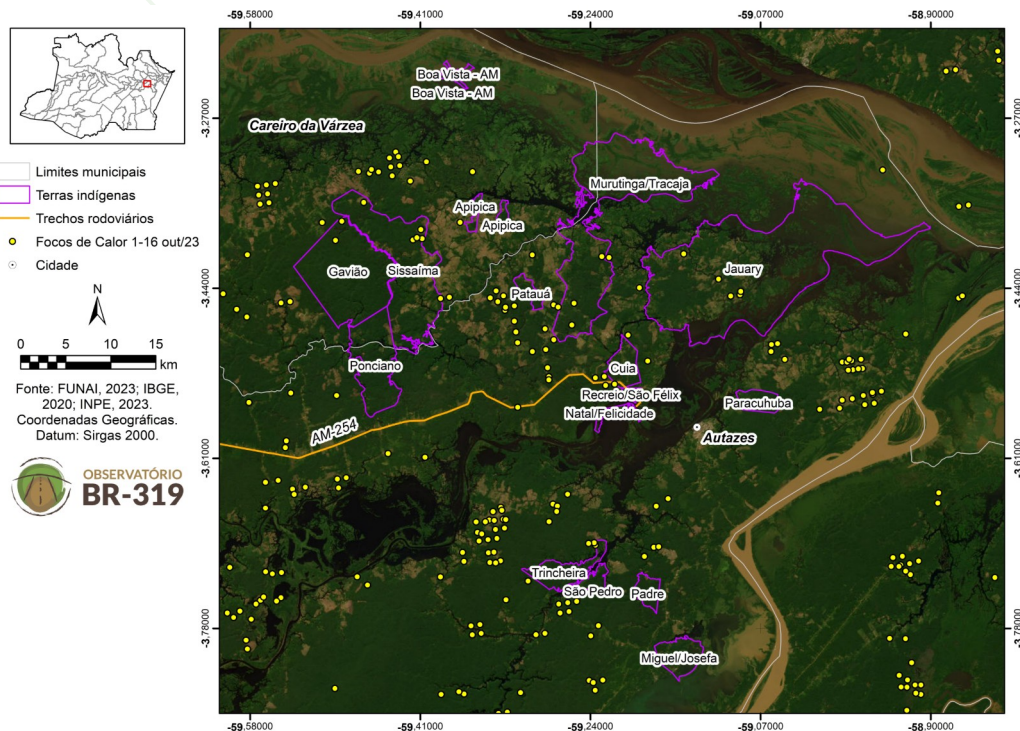


OBSERVATÓRIO
BR-319



3. Nesse sentido, salientamos a urgente necessidade de execução das medidas condicionantes da licença prévia sobre fiscalização e vigilância. Se as medidas fossem implementadas, os impactos das queimadas ilegais e descontroladas poderiam ser potencialmente minorados. Para além disso, a necessidade de fiscalização – enquanto cumprimento de condicionante da licença prévia – não diz respeito somente à contenção de danos em momentos críticos, mas, se permanentemente atendida, também resguarda direitos básicos de segurança das comunidades locais e tradicionais. O cenário de descontrole fiscalizatório que se constrói em razão da seca severa e se intensifica no entorno da BR-319, o que denuncia uma falha no dever de cuidado do Estado, que, conforme alertado há tempos, pretende uma implementação de rodovia de imenso impacto ambiental sem maiores salvaguardas socioambientais.

4. Autazes e Careiro da Várzea possuem 17 Terras Indígenas às margens da rodovia AM-254 que conecta a cidade de Autazes à BR-319, são elas: Apipica, Boa Vista-AM; Cuia, Gavião, Itaitinga, Jauary, Miguel/Josefa, Murutinga/Tracaja, Natal/Felicidade, Padre, Paracuhuba, Patauí, Ponciano, Recreio/São Félix, São Pedro, Sissaíma e Trincheira. Nesta primeira quinzena de outubro 17 focos de calor foram registrados nestas TIs, o que torna o período o segundo com maior número de registros para o mês na série histórica de 2010 a 2023.



5. Não causa espanto que Autazes seja alvo de tanta destruição, visto que é onde ficam os territórios Mura cobiçados pela mineração com apoio do [governo federal](#) e do [governo do Amazonas](#). A exploração de potássio só pode acontecer com a anuência dos indígenas que estão no território, há pelo menos 200 anos, com a conclusão do processo de demarcação de terras indígenas - que se arrasta há 20 anos - e com consultas livres, prévias, informadas e de boa-fé, conforme a Convenção nº169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário.

6. Como a classe política do Amazonas demonstra preocupação com municípios isolados na área de influência da BR-319, é necessário que atuem pela fiscalização e manutenção da infraestrutura em trechos já consolidados da rodovia, como entre Careiro da Várzea e Careiro Castanho, nos trechos A (km 0 ao 177,80) e C (km 177,80 ao 250). Esses trechos da rodovia também merecem atenção, pois registram desabamentos ao longo do ano, mais acentuadamente, durante o período chuvoso. Além disso, na região existem centenas de produtores da agricultura familiar prejudicados pela queda das pontes sobre os rios Curuçá e Autaz-Mirim e que enfrentam o



desafio constante da falta de estrutura para escoamento da produção de suas propriedades até feiras e mercados dos seus municípios e da capital. Estes produtores estão, notadamente, nos ramais do Brasil, do Floresta, do 14, do km 8, do km 32, do Mamori, do São João, do Caapiranga, do Batata, Terra Santa, do Itaubão e Projeto de Assentamento (PA) Panelão, só para citar alguns exemplos. O poder público poderia mostrar como pretende gerir toda a BR-319 por meio destes cerca de 200 quilômetros que já são pavimentados e onde a ocupação já está consolidada, inclusive com atividades econômicas.

7. A tragédia que envolve a queda das pontes reflete o nível de negligência do governo federal com a BR-319, pois, em 2021, já se sabia dos riscos existentes na rodovia por meio da [Portaria nº 7.442, de 28 de dezembro de 2021, publicada no Diário Oficial da União \(DOU\)](#), que citava a “situação de emergência” do km 13 (fim travessia do rio Amazonas, em Careiro da Várzea) ao km 178,50 (fim do segmento pavimentado até então) “haja vista as condições em que se encontra a BR-319/AM, bem como os riscos iminentes aos quais se expõem os usuários, que nela trafegam, devido à situação calamitosa de trafegabilidade no trecho mencionado”, assinada pelo então superintendente regional do Dnit no Amazonas, Afonso Costa Lins Júnior. Além disso, [o artigo “Burying water and biodiversity through road constructions in Brazil”, em tradução literal para o português “Enterrando água e biodiversidade através da construção de estradas no Brasil”, publicado em 2019](#) e que tem o pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), William Ernest Magnusson, como um dos autores, alertava sobre a incompatibilidade de obras previstas para a recuperação da rodovia e as características geográficas locais. Um resumo do artigo em português foi entregue ao Dnit na audiência pública de setembro de 2021.

8. Além disso, no trecho do meio, para o qual já existe uma licença prévia emitida que prevê a implantação de vários planos básicos ambientais, Áreas Protegidas como o Território de Uso Comum (TUC) do Rio Manicoré, a Área de Proteção Ambiental (APA) Campos de Manicoré, a Reserva Extrativista (Resex) do Lago do Capanã Grande, a Terra Indígena (TI) Apurinã do Igarapé São João e a Floresta Nacional (Flona) Balata-Tufari sofrem com invasões, queimadas e desmatamento ilegais, abertura de ramais ilegais e com o roubo dos recursos naturais dos territórios.

9. A ministra Marina Silva foi vítima de ataques políticos e misóginos pelo seu suposto posicionamento “contra a BR-319”, mas os discursos nesse sentido não têm lógica, uma vez que Marina deixou o Ministério do Meio Ambiente em 2008, no primeiro governo Lula, e só voltou ao



cargo em 2023. O licenciamento ambiental das obras da BR-319 é guiado por leis e essas leis determinam a realização de estudos de impacto ambiental, e esses estudos têm apontado reiteradamente a inviabilidade ambiental, econômica e social das obras. Todos os que hoje atacam Marina Silva não foram protagonistas de ações concretas em relação à BR-319 nos últimos quatro anos. Não se viu cobranças no mesmo tom aos então ministros do governo do presidente Jair Bolsonaro, como Ricardo Salles, do Meio Ambiente, e Tarcísio de Freitas, da Infraestrutura, ou sequer ao próprio presidente.

10. Além do mais, estradas não são a solução mais rápida para o suposto isolamento dos municípios do Amazonas. Em se tratando de BR-319, dos 13 municípios da área de influência direta da rodovia, apenas quatro têm as sedes próximas à rodovia, todos os demais estão “de costas” para ela e “de frente” para os rios Purus e Madeira. A expansão da malha viária e as consequências desse acesso facilitado criado sobre áreas de floresta nativa podem levar a desastrosos impactos ambientais. A reconstrução da BR-319 potencialmente causará um aumento no desmatamento da região de seu entorno para locais mais distantes da rodovia. Caso as estradas planejadas, como a rodovia estadual AM-366, sejam construídas, acarretarão em um desmatamento crescente em regiões de floresta ainda intactas e, até o momento, inacessíveis, ultrapassando o bloqueio das Unidades de Conservação criadas ao longo da BR-319. Impactos da construção de rodovias na Amazônia podem ir muito mais além da área sob influência direta. Políticas públicas de ordenamento territorial, infraestrutura de fiscalização e recursos humanos para gestão de UCs são imprescindíveis para mitigar e reduzir os impactos ambientais sobre a área estudada. Além disso, para as áreas de floresta desprotegidas que serão impactadas, caso as estradas planejadas sejam construídas, são necessários estudos sobre a biodiversidade e que subsidiem a criação de áreas legalmente protegidas.

11. Instamos o poder público a fortalecer políticas de fiscalização e monitoramento ambiental, alocando recursos adequados para proteger a Amazônia e suas comunidades. Além disso, é necessário fortalecer a cooperação com organizações ambientais e povos indígenas e populações tradicionais para combater efetivamente atividades ilegais e assegurar governança na rodovia. [Conforme afirmação do Ibama, na área de influência da BR-319 a maior parte dos incêndios florestais não são acidentais e ocorrem em áreas privadas, que o Ipaam pode atuar remotamente.](#) É importante uma integração entre órgãos e suas respectivas iniciativas



12. É necessário que os órgãos de fiscalização ambiental tenham condições adequadas de trabalho, não apenas de ordem técnica, como equipamentos e pessoal qualificado, mas, também, segurança. Os ataques como o que aconteceu em Humaitá no ano de [2017 contra o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis \(Ibama\) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade \(ICMBio\)](#), continuam acontecendo em pleno ano de 2023. É inaceitável que por causa do cumprimento do seu dever, equipes de fiscalização ambiental sejam emboscadas, ameaçadas e vítimas violência, como aconteceu dia [28 de setembro durante uma operação do ICMBio contra desmatamento na Floresta Nacional \(Flona\) de Aripuanã, próximo distrito de Santo Antônio do Matupi, em Manicoré](#). O OBR-319 condena a situação e reitera a necessidade de fortalecer o trabalho de agentes ambientais federais, estaduais e até comunitários.

13. É urgente a destinação das Florestas Públicas Não Destinadas, tanto pelo governo federal como estadual, a fim de enquadrar essas áreas em alguma categoria prevista na Lei nº 11.284/2006, que trata da gestão de florestas públicas, e assim reduzir a vulnerabilidade desses locais e coibir a grilagem de terras. Enfatizamos priorizar aquelas que estão em glebas federais, visto que grandes porções dessas glebas estão inseridas nas áreas de influência de rodovias federais, locais onde tanto a densidade de ramais como as taxas de desmatamento têm se apresentado mais altas.

14. Durante a pandemia, nos anos de 2020 e 2021 o sistema de saúde do Amazonas entrou em colapso. Pacientes de todo o estado foram deslocados, na medida do possível, para Manaus, pois os demais municípios não tinham condições de atender casos de alta complexidade. Esse cenário não mudou, pois a rede de saúde na área de influência da BR-319 continua a mesma. As queimadas são nocivas à saúde da população mais vulnerável e a exposição pode levar à necessidade de atendimento em saúde. Chegaram ao OBR-319 relatos de que as escolas em Autazes, em Careiro e em Careiro da Várzea mantiveram as aulas mesmo com os municípios tomados pela fumaça, expondo crianças e jovens à situação, o que repercutiu em hospitais com a busca por atendimento, principalmente nebulizações, tanto por quem mora nas sedes dos municípios como da população rural. Um meio ambiente saudável garante uma população saudável. As queimadas e a fumaça geram repercussão não apenas ambiental, mas também na qualidade de vida e na saúde da população. É importante que o governo do Amazonas crie mecanismos de monitoramento da qualidade do ar e garanta que os municípios tenham estrutura de saúde para atendimento em massa.



OBSERVATÓRIO
BR-319

15. Ressaltamos que o OBR-319 não se posiciona contrário à reconstrução da rodovia, mas enfatizamos que o seu avanço deve ser conduzido de maneira responsável, com a implementação de medidas rigorosas para mitigar impactos negativos sobre a floresta amazônica e seus povos. Para tanto, é necessário que gestores, parlamentares e toda a sociedade civil respeitem leis e direitos constituídos e, acima de tudo, ouçam a Ciência. Relatos de povos indígenas e comunidades tradicionais da Amazônia alertam para os graves danos que já vivenciam em decorrência das mudanças climáticas. Há anos pesquisas científicas sobre as mudanças climáticas apontam para um futuro sombrio, mas é possível evitar que isso se perpetue. Para assegurar o bem-estar das próximas gerações é necessário equilibrar as nossas necessidades com a disponibilidade de recursos naturais, caso contrário, pode não haver amanhã. Apelamos à sociedade civil e à comunidade internacional para se unirem na defesa da Amazônia, apoiando iniciativas de conservação, projetos de reflorestamento e a adoção de práticas sustentáveis. Precisamos ter um diálogo amplo e democrático com o poder público para dar andamento a questões importantes que podem resultar em soluções para problemas da rodovia. A degradação desenfreada de recursos naturais representa uma ameaça não apenas para o Brasil, mas para todo o planeta. O OBR-319 permanecerá vigilante e comprometido com a proteção desse tesouro natural, e exortamos a ação imediata de todos os setores da sociedade para enfrentar essa crise ambiental. Juntos, podemos e devemos conservar a Amazônia para as gerações presentes e futuras.