

**BR 319 E AS PROBLEMÁTICAS AMBIENTAIS RECENTES**

*Rafaela Barbosa de Lima<sup>1</sup>*  
*Dr. Leno José Barata Souza<sup>2</sup>*

**RESUMO**

Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), em formato de Relato de Experiência investiga os impactos ambientais e socioambientais da rodovia BR-319, com foco no trecho que liga Careiro da Várzea e Careiro Castanho, no estado do Amazonas. Construída durante o período da Ditadura Militar no Brasil e atualmente objeto de debates sobre sua reconstrução, a rodovia está associada ao desmatamento, queimadas e pressões sobre comunidades locais. O objetivo da pesquisa foi analisar os efeitos positivos e negativos da BR-319, propondo estratégias para mitigar impactos e promover a sustentabilidade. A metodologia incluiu análise de Relatórios e Estudos de Impactos Ambientais, entrevistas orais e revisão bibliográfica com autores como Philip Fearnside e Shiguenoli Miyamoto. Os resultados indicam um aumento no desmatamento e migração nas proximidades da rodovia, mas também destacam iniciativas comunitárias, como projetos de agroecologia, que têm contribuído para práticas mais sustentáveis. A pesquisa sugere políticas de governança ambiental e criação de áreas protegidas como caminhos para equilibrar o desenvolvimento econômico e a conservação ambiental.

**Palavras-Chaves:** BR-319. Desmatamento. Amazonia. Rodovias

**1. Introdução**

O presente Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), em formato de Relato de Experiência concentra-se em apresentar os resultados de uma pesquisa desenvolvida ao longo do curso de Licenciatura em História, ofertado pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA) por meio do Ensino Presencial Mediado por Tecnologia (EPMT).

A rodovia BR-319, construída ainda no período militar no Brasil, estende-se por cerca de 877 quilômetros ligando Manaus a Porto velho e emerge como um tema pelas diversas discussões controversas de preocupações ambientais e socioambientais.

A problemática central deste trabalho está no fato de que, embora a rodovia seja um marco de integração territorial, ela tem causado significativos danos ambientais, como desmatamento, queimadas e degradação da biodiversidade, além de impactar diretamente as comunidades locais. O objetivo geral deste trabalho foi Investigar a rodovia BR-319, seu

---

<sup>1</sup> **Rafaela Barbosa de Lima** é graduanda do curso de Licenciatura em História mediado por tecnologia pela Universidade Estadual do Amazonas - UEA. E-mail: limarafaela2401@gmail.com

<sup>2</sup> **Leno José Barata Souza** é Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil (2010). Professor Assistente na Universidade Estadual do Amazonas – UEA. E-mail: ljsouza@uea.edu.br

contexto histórico e as consequências ambientais causadas por esse projeto rodoviário. Como objetivos específicos buscou-se: 1) Analisar o contexto histórico e o planejamento dessa rodovia; 2) Investigar as consequências socioambientais da presença da rodovia, no trecho que liga o Careiro da Várzea ao Careiro Castanho e 3) Analisar os efeitos da BR-319 na biodiversidade local.

A justificativa para esta pesquisa reside na urgência de compreender os efeitos positivos e negativos da rodovia, tanto no sentido ambiental quanto no sentido socioambiental, visto que há uma população rural significativa na região que vivem da agricultura nesse trecho inicial da rodovia, além disso, a BR-319 é o principal meio de circulação de mercadorias e pessoas. Nesse sentido, a rodovia facilita o acesso à floresta e também impulsiona atividades como desmatamento e queimadas, com repercussões severas sobre a biodiversidade local e as próprias populações. A partir disso, procurou-se analisar o que pode e o que vem sendo feito para mitigar esses impactos, e tentar conciliar o avanço desse projeto rodoviário com a conservação ambiental o desenvolvimento econômico sustentável da região.

Este trabalho está organizado em quatro partes. Na introdução explicitamos um panorama do relato de experiência. No item de procedimentos metodológicos detalhamos as etapas, o método, as técnicas e os instrumentos adotados para o andamento da pesquisa. A fundamentação teórica, a análise dos dados e as reflexões decorrentes dessa pesquisa são apresentadas no tópico de resultados e discussões. E por fim as considerações finais, onde confrontamos, de modo breve, o objetivo previsto e os achados da pesquisa, além de apresentarmos sugestões e recomendações importantes sobre o tema.

## **2. Materiais e métodos**

Esta pesquisa foi desenvolvida no município de Careiro e nela foi adotada uma abordagem metodológica mista, integrando diferentes fontes de dados para uma análise abrangente dos impactos ambientais e socioambientais da BR-319.

Os métodos utilizados incluem uma análise qualitativa de Relatórios de Impactos Ambientais (RIMA), além da análise dos Estudos de Impactos Ambientais (EIA) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) onde os estudos ambientais foram realizados pela Universidade Federal do Amazonas. Além de entrevistas orais, também foi realizada uma análise quantitativas de dados publicados no site do Observatório BR-319.

Essas fontes combinados com a revisão bibliográfica nos permitiu a construção de um panorama detalhado do objeto de estudo.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
LICENCIATURA EM HISTÓRIA MEDIADO POR TECNOLOGIA

A base teórica e contextual da pesquisa foi feita por meio de uma revisão bibliográfica de autores como o geopolítico Shiguenoli Miyamoto que no ajudou a pensar o contexto político do objeto de estudo, além do biólogo Philip M. Fearnside que por meio de seus artigos permitiu a analisar os impactos ambientais e socioambientais, e a dinâmica do desmatamento associados a BR-319.

O Relatório de Impactos Ambientais (RIMA), utilizado nessa pesquisa com fonte, é um documento oficial do DNIT com as “apresentações dos resultados do EIA em uma linguagem menos formal e técnica, para que todos possam ter acesso às importantes informações do que foi estudado” (DNIT. Relatório de Impactos Ambientais, 2021, p.14).

Por meio de uma análise qualitativa dessa fonte foi possível analisar a biodiversidade e os recursos naturais presentes na BR-319, observar pontos de maior vulnerabilidade socioambiental, verificar as escalas dos impactos ambientais causados pela rodovia e identificar possíveis lacunas na análise de impacto ambiental, como áreas não abordadas ou impactos subestimados.

As fontes orais usadas nessa pesquisa foram coletadas por meio de entrevistas online, via aplicativo de mensagens instantâneas, com a bióloga Eliane Soares<sup>3</sup> e a Técnica de Comunicação da ONG Casa do Rio, Raquel F. Bastos<sup>4</sup>.

A análise dessas fontes orais não apenas complementou as outras formas de evidências sobre os impactos ambientais no trecho da Rodovia BR-319 que liga o Careiro da Várzea ao Careiro Castanho, mas também proporcionou uma compreensão mais holística e contextualizada das complexas interações entre a infraestrutura, o meio ambiente e as comunidades locais da região.

Essa abordagem metodológica foi essencial para garantir uma análise equilibrada acerca do objeto de estudo, combinando dados técnicos e científicos com perspectivas humanas e sociais.

---

<sup>3</sup> Entrevista realizada com Eliane Soares, Bióloga, especialista em extensionismo rural na Amazônia e atualmente Diretora Executiva da OSC Casa do Rio, em 26 de outubro de 2024, na cidade de Careiro. A entrevistada discutiu questões relacionadas aos efeitos positivos e negativos da BR-319, projetos comunitários e sobre as possibilidades de avanço desse projeto rodoviário. Essa fonte foi incluída pelo conhecimento específico da entrevistado sobre o tema e sua experiência enquanto bióloga.

<sup>4</sup> Entrevista realizada com Raquel F. Bastos, Técnica de Comunicação e Social mídia da Casa do Rio, em 27 de outubro de 2024, na cidade de Careiro. A entrevistada discorreu sobre a importância dos projetos realizados pela Casa do Rio e como eles tem um efeito positivos sobre a preservação ambiental da região.

### 3. Resultados e discursões

No decorrer dos anos de 1960 e 1970, durante os governos da ditadura civil-militar no Brasil, os projetos desenvolvimentistas deram uma grande ênfase ao setor de transporte e o colocou como umas das prioridades estatais. Diante disso, a construção de rodovias tornou-se uma prática comum na Amazônia, tendo como um dos objetivos, integrar a região norte ao restante do país.

Enquanto algumas dessas rodovias foram totalmente concluídas, outras apenas foram abertas sem pavimentação e muitas outras nunca saíram do papel. Um notável exemplo de rodovia concluída nesse período é a rodovia BR-319. A mesma foi inaugurada em 1976 como parte do Programa de Integração Nacional (PIN), uma política de desenvolvimento criada na década de 1970, comandada pelo então presidente Emílio Garrastazu Médici.

É fundamental compreendermos os motivos que levaram o Estado a estabelecer uma rede de rodovias na Amazônia e podemos entender essas ações sob o olhar do influente pensador geopolítico Shiguenoli Miyamoto. Ele argumenta que, o Estado adota uma política que lhe permite ter controle sobre a expansão territorial, assumindo a responsabilidade de orientar as diretrizes governamentais para alcançar seus objetivos estratégicos (MIYAMOTO, 1995, p.27).

Sob a perspectiva do geopolítico, a criação dessa rede de rodovias na Amazônia era vista como uma forma não só de integração, mas também de controlar o território, permitindo a circulação de pessoas e o escoamento de riquezas minerais, agrícolas e industriais. Além disso, as rodovias facilitariam a comunicação com várias outras regiões, incluindo as áreas de fronteira, dessa forma, desempenhariam um papel estratégico ao conectar-se com os “vazios” demográficos da região amazônica, o que garantiria a soberania nacional e a segurança do país, descentralizando atividades concentradas no litoral (MIYAMOTO, 1995, p.148).

Assim, como uma das principais ideias na época era criar estradas que possibilitassem o acesso às fronteiras econômicas e políticas do Brasil, ao mesmo tempo em que promovia uma ocupação populacional da região, a BR-319 surge como parte deste projeto de integração, a mesma foi projetada para ligar Manaus a Porto Velho, oferecendo uma rota terrestre do Norte ao Centro-Oeste e, por meio de outras, conectando-se à rede de rodoviária da América do Sul.

O Projeto de Integração Nacional da época que permeava essas construções estabelecia que inicialmente, todas as rodovias em construção seriam implantadas como estradas não pavimentadas, com a pavimentação sendo considerada apenas após alguns anos, caso houvesse um fluxo de tráfego significativo. Mas, para a BR-319 “foi aberta uma exceção especial, e a

rodovia foi pavimentada imediatamente na hora da construção” (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009, p.20).

Segundo Fearnside e Graça (2009, p.21), toda essa atenção especial dada à pavimentação da rodovia pode ser melhor compreendida como parte de um conjunto informal de obras públicas e programas federais concedidas ao Estado do Amazonas. Tal concessão é vista como uma forma de compensar o Amazonas pelos investimentos federais mais significativos feitos no Estado do Pará, visto que ambos, são grandes rivais de longa data.

Durante sua construção, vários problemas surgiram, como chuvas intensas e terrenos pantanosos ao longo do percurso, que atrasaram seu progresso. Apesar desses desafios, a BR-319, registrada oficialmente como Rodovia Álvaro Maia, foi concluída e inaugurada com sucesso em 1976, mas teve pouco tráfego pois a produção industrial oriunda da Zona Franca de Manaus, ainda era transportada para outros estados de forma mais barata por navios e vias aéreas.

Em 1988, após 15 anos de sua inauguração, a rodovia foi fechada e desativada por consequência da deterioração da pavimentação em alguns trechos devido ao alto volume de chuvas na região, tornando impossível a trafegabilidades de veículos de carga e de passeio.

Após entrar novamente em pauta nacional entre os anos de 1996 e 2000, a BR-319 entrou em planejamentos federais para sua recuperação, e em 2001, alguns trechos foram repavimentados incluindo os primeiros quilômetros que ligam os municípios de Careiro da Várzea e Careiro Castanho, que faz parte do segmento A da rodovia (km 0,0 a 177,8), (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009). E desde então vem arrastando-se vários debates a respeito da recuperação e/ou a reconstrução total da BR-319.

Atrelada a toda essa questão política, estão os efeitos socioambientais causados pela abertura dessa estrada no meio da floresta e seus impactos na biodiversidade, que se arrastam há anos um debate acalorado entre pesquisadores ambientalistas, ativistas e políticos pró-integração, devido às suas consequências.

Diante disso, foram criadas nas últimas décadas as chamadas UCs (Unidades de Conservação), uma importante estratégia de políticas de conservação e desenvolvimento sustentável na Amazonia impulsionada pelo Governo Federal em parceria com alguns órgãos como a ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade).

O argumento anterior aos Estudos de Impactos Ambientais, de que houve pouco desmatamento desde a abertura inicial da rodovia BR-319, é ocasionalmente apresentado como um indicativo de que a região sofreria poucos impactos caso a estrada fosse reconstruída e

repavimentada completamente (SCHNEIDER et al., 2000). Porém, os estudos ambientais mais recentes mostram impactos consideráveis na biodiversidade das áreas mais críticas da infraestrutura da rodovia onde possuem as UCs.

Considerando que toda essa problemática ambiental a despeito da rodovia está inteiramente focada, em sua maior parte, no famoso “trecho do meio”, que corresponde a 405 km dos mais de 800 km de extensão que a estrada possui, não necessariamente significa que o restante da BR-319 não cause impactos socioambientais significativos, visto que também é uma área significativamente habitada.

As UCs foram criadas ao longo da BR-319 com o objetivo de amenizar os impactos socioambientais causados por esse projeto rodoviário, porém, no trecho entre Careiro da Várzea e o Careiro Castanho, não há nenhuma Unidade de Conservação existente. Além disso, o solo dessa região é infértil para produção agrícola em larga escala e acredita-se que esse fator poderia atuar como uma barreira natural contra o desmatamento, na medida em que desestimulam a agricultura e, conseqüentemente, a ocupação humana. No entanto, essa suposição não retrata à realidade observada na região, visto que a ocupação de terras e os projetos de assentamentos continuam avançando apesar da baixa qualidade agrícola do solo.

Nesse contexto, Philip M. Fearnside e Paulo Graça afirmam que:

Há mais solo hidromórfico no lado oeste do que no lado leste da estrada. Apesar de limitações agrícolas, a porção do norte da rodovia tem sido o foco de projetos de assentamento como Panelão e Igarapé Açu, no município de Castanho Careiro. Embora solos inférteis sirvam para desestimular um pouco o desmatamento, a noção de que isto confere uma certa imunidade ao desmatamento é errônea como mostrado através de exemplos frequentes. (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009. p.24).

Assim, a ideia de que os solos pobres funcionam como uma “proteção” contra o desmatamento é errônea, pois na prática, o desmatamento ocorre mesmo em áreas de solo hidromórficos, mostrando que o processo de destruição florestal está mais ligado às dinâmicas de ocupação e políticas públicas do que à qualidade natural da terra.

Em estudos socioambientais recentes publicado na biblioteca virtual do Observatório BR-319<sup>5</sup>, que monitora os municípios de influência da rodovia, o Careiro está na 6ª posição no

---

<sup>5</sup> O Observatório BR-319 (OBR-319) é uma rede de organizações da sociedade civil que atua na área de influência da rodovia BR-319, entre Amazonas e Rondônia. Suas atividades incluem o monitoramento e a geração de informações para apoiar órgãos públicos e proteger o bem-estar de populações indígenas, extrativistas e tradicionais. Fonte: observatoriobr319.org.br

Ranking de desmatamento dos municípios de influência da rodovia, essa posição é também influenciada pelo fato do município possuir uma grande extensão de terra ao longo da BR-319.

Após a recuperação do trecho que liga o Careiro da Várzea ao Careiro Castanho em 2001, houve indicações de um potencial aumento no desmatamento que são bastante evidentes, pois há um crescimento demográfico significativo as margens da rodovia e em comunidades próximas nos últimos anos, acarretado também pela abertura de ramais ao longo desse trecho da BR-319, visto que Careiro possui um total de 11 assentamentos dos quais 4 deles tem acesso direto a rodovia.

A abertura de estradas e ramais nessa região impulsionada pelo crescimento demográfico rural, acabam facilitando as famosas Grilagens de Terras<sup>6</sup> e conseqüentemente o desmatamento. Tudo isso é evidenciado pelas grandes queimadas fora de controle dos últimos anos, usada pela população para limpar áreas para plantio e criação de animais, que provocam grandes nuvens de fumaça em toda região, se estendendo até a capital Manaus. Assim como afirmaram Fearnside e Ferrante (2023) “Os focos de queimadas no dia 03 de novembro indicam fogo em Autazes, Careiro e outros locais ao sudeste de Manaus”.

Acerca disso, em um artigo publicado na agência de jornal independente Amazônia Real, Philip M. Fearnside e Lucas Ferrante afirmam que:

As áreas ao sul dos grandes rios, onde as queimadas estão gerando fumaça que atualmente atinge Manaus, vem recebendo migração de atores a partir da região AMACRO (região em volta da junção do Amazonas, Acre e Rondônia) via rodovia BR-319 (e.g., [28]). Isto pode ser considerado só o começo, pois o impacto será muito maior se a rodovia BR-319 for reconstruída e pavimentada. (FEARNSIDE; FERRANTE, 2023).

Um estudo também publicado na biblioteca virtual do Observatório BR-319, evidencia que há um período específico do ano onde há maiores ocorrências de queimadas e desmatamento, e nos municípios de Careiro da Várzea e Careiro Castanho, esse período é de julho a dezembro, o mesmo em que acontece a estiagem no amazonas (Figura 1). Isso por que, os moradores da zona rural e pequenos agricultores aproveitam desse período de poucas chuvas para limpar as áreas de plantio por meio de queimadas, que acabam saindo do controle e se espalham pela floresta, causando grande perda de fauna e flora.

Figura 1 - Dados de desmatamento mensal nos municípios de influência

---

<sup>6</sup> A grilagem de Terras é um processo ilegal de apropriação e falsificação de documentos de propriedades fundiárias, muitas vezes em áreas públicas ou terras devolutas, para simular uma posse legítima.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
LICENCIATURA EM HISTÓRIA MEDIADO POR TECNOLOGIA

Dados mensais de desmatamento (em hectares) nos municípios da BR-319 em 2022. Em vermelho são os meses em que municípios bateram recorde mensal de desmatamento, considerando a série histórica (2010-2022)

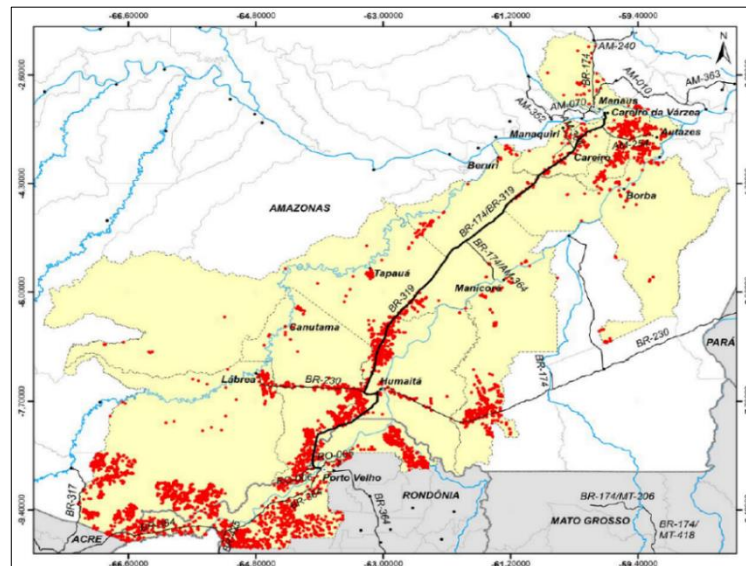
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Autazes	0,00	0,00	0,00	10,55	85,99	0,00	790,28	276,44	1.159,384	365,63	160,20	72,62
Beruri	0,00	0,00	0,00	42,00	81,12	203,94	220,55	114,44	38,73	0,00	45,04	11,67
Borba	0,00	0,00	0,00	127,92	408,14	761,94	380,09	879,12	326,24	376,24	144,05	30,70
Canutama	46,18	112,97	0,00	4.329,83	2.757,44	2.953,78	2.784,73	2.378,73	1.486,17	785,09	545,72	607,20
Careiro	0,00	0,00	0,00	33,27	2,76	107,19	43,83	40,16	132,72	37,32	120,72	15,09
Careiro da Várzea	0,00	0,00	0,00	21,05	0,00	0,00	293,49	0,00	476,22	225,67	53,83	200,39
Humaitá	287,57	43,14	0,00	3.851,82	3.164,49	2.642,20	2.206,44	1.101,43	769,85	556,61	520,09	122,94
Lábrea	1.151,52	1.591,82	1.152,74	10.755,36	9.212,57	9.095,52	9.132,92	6.521,95	4.006,49	1.351,15	1.121,69	239,19
Manaquiri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36,86	27,27	0,00	15,93	74,44	0,00
Manaus	2,47	0,00	0,00	28,29	7,89	4,59	66,47	25,25	19,83	58,29	29,16	26,64
Manicoré	350,72	870,58	0,00	4.155,26	4.268,94	3.824,12	3.541,19	1.510,50	733,24	523,87	521,85	602,84
Porto Velho	3.389,63	989,76	21,35	7.318,02	6.585,40	6.331,14	6.636,51	4.422,02	5.001,75	965,18	1.362,61	379,34
Tapauá	241,84	334,42	0,00	1.936,32	1.084,17	710,32	604,44	474,92	220,62	189,66	121,01	51,00

Fonte: Observatório BR-319

De acordo com um relatório retrospectivo de desmatamento do Observatório BR-319, em 2022 o desmatamento na Amazônia legal ao longo da BR-319 teve um aumento significativos comparado ao ano anterior em alguns municípios.

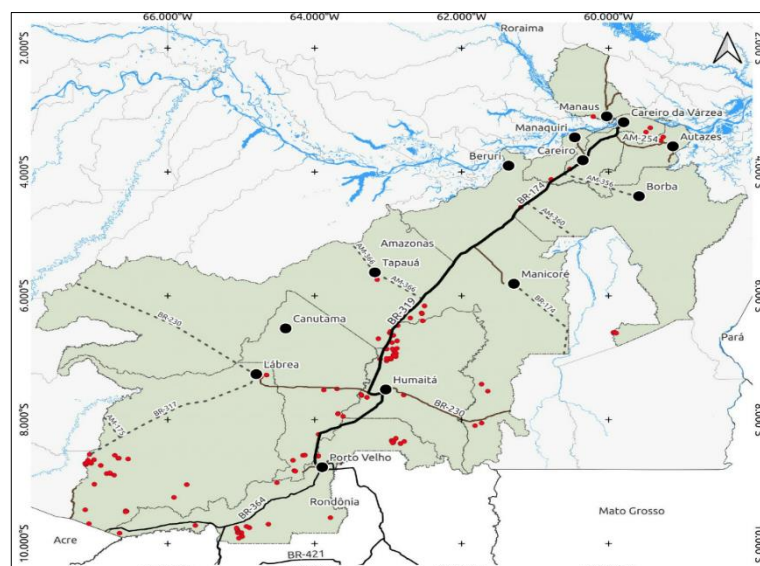
Porém, em 2023 e 2024 houve uma queda significativa de desmatamento nos períodos de estiagem nos municípios de Careiro Castanho e Careiro da Várzea, com uma diminuição de 64% em Careiro Castanho e com diminuição total em Careiro da Várzea. Isso pode ser analisado melhor observando as figuras 2 e 3 que nos dão uma visão geral de desmatamento nos municípios de influência da BR-319 nos anos de 2022 e 2024.

Figura 2 - Focos de desmatamento nos municípios de influência da BR-319 -2022



Fonte: Observatório BR-319

Figura 3- Focos de desmatamento nos municípios de influência da BR-319 -2024



Fonte: Observatório BR-319

Isso se dá principalmente pela implantação de projetos voltado para comunidades dessa região da BR-319, como o projeto Escola Itinerante de Agroecologia da Casa do Rio<sup>7</sup> que ensina métodos de plantio sustentável por meio de cursos para os agricultores, além de implantar hortas agrocológicas em escola e comunidades e sistemas agroflorestais (BASTOS, 2024).

<sup>7</sup> A Casa do Rio é uma Organização da Sociedade Civil (OSC) localizada em Careiro/AM sem fins lucrativos que acolhe os saberes e as práticas dos povos floresta com iniciativas que promove o desenvolvimento territorial e integral das populações na área de influência do trecho norte da BR-319, no Estado do Amazonas, por meio de ações que visam a melhoria da qualidade de vida, a garantia de direitos, a sustentabilidade e a conservação ambiental. Fonte: <https://casadorio.org.br>

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
LICENCIATURA EM HISTÓRIA MEDIADO POR TECNOLOGIA

Esse projeto, além de incentivar a criação de roçado sem fogo, ajudou na idealização de um novo projeto da Casa do Rio, que ainda está em processo de criação, chamado Brigada Cabocla que vai preparar as comunidades para o combate de queimadas.

Acerca desse projeto, Raquel F. Bastos afirma:

A Brigada Caboca alia a entrega de 40 kits de combate a incêndio — em parceria com o Corpo de Bombeiros, Brigada de Incêndio e Secretaria Municipal de Meio Ambiente — à capacitação técnica dos moradores, que, junto aos saberes locais, fortalecem a proteção de suas comunidades e da floresta, tornando-se agentes de transformação e preservação ambiental na Amazônia (BASTOS,2024).

É válido dizer, assim como também afirmou a Bióloga Eliane Soares (2024) durante a entrevista que, projetos como esses ajudam a mitigar os impactos da BR nessa região, principalmente em lugares em que os órgãos de fiscalização não conseguem chegar devido à baixa capacidade técnica dos mesmos.

Além desses projetos desenvolvidos pela Casa do Rio, há outras instituições, como por exemplo a RETA (Rede Transdisciplinar da Amazonia), que também trabalham com projetos voltados para o desenvolvimento sustentável das comunidades da região.

O fortalecimento de iniciativas de turismo de base comunitária e turismo ecológico ao longo da BR-319 é fundamental para promover a conservação ambiental na região. Esses modelos de turismo, que envolvem diretamente as comunidades locais e respeitam o equilíbrio ecológico, podem transformar a relação entre visitantes e natureza, incentivando a valorização dos recursos naturais e culturais, pois ao integrar a população local como protagonista das atividades turísticas, essas iniciativas não apenas geram fonte de renda sustentável para as comunidades, mas também estimulam a conscientização sobre a importância da preservação. (SOARES, 2024).

Segundo a bióloga Eliane Soares (2024), o maior desafio do avanço desse projeto rodoviário está na conciliação entre o que precisa e o que pode ser feito, levando em conta a realidade dentro das comunidades dessa região da BR-319, para que haja não só um desenvolvimento econômico sustentável, mas também que permita e facilite a chegada dos direitos básicos como saúde e educação para essas populações.

A chegada desses direitos básicos e a geração de empregos decorrente da reconstrução da BR-319 faz com que as comunidades locais sejam a favor desse projeto, mesmo que ele não tenha uma justificativa econômica significativa para o país, evidenciado nos Estudos e

Relatórios de Impactos Ambientais (EIA-RIMA) quando afirma que a BR-319 tem “baixa importância para o Polo Industrial de Manaus” (UFAM, 2009a, Vol. 1, pág.216).

#### **4. Considerações finais**

A motivação para a realização desta pesquisa surgiu da necessidade de compreender as implicações socioambientais da rodovia BR-319, um projeto que, embora carregue promessas de desenvolvimento e integração territorial, apresenta desafios significativos em relação à preservação ambiental e à qualidade de vida das comunidades locais. Além disso, a escolha do tema reflete um interesse pessoal em promover debates sobre a sustentabilidade na Amazônia e incentivar a adoção de políticas públicas que alinhem desenvolvimento econômico e conservação ambiental.

A partir da análise dos impactos e das implicações da reconstrução da BR-319 desenvolvida nesta pesquisa, pode-se afirmar que, em uma escala nacional, a inexistência de um Estudo de Viabilidade abrangente constitui um ponto crítico para o progresso da rodovia. Sem uma análise detalhada dos custos e benefícios econômico e ambientais, as decisões referentes a esse projeto permanecerão vulneráveis. Isso, porém, não significa que a rodovia é um projeto inviável, no entanto, se tratando de uma obra onde demanda um alto investimento do dinheiro público, todas as variáveis devem ser cuidadosamente avaliadas.

Além do incentivo a práticas econômicas sustentáveis, é necessário considerar que, a criação de Unidades de Conservação (UCs) e/ou áreas protegidas ao longo do trecho inicial da rodovia, juntamente com uma organização planejada da ocupação fundiária na região, podem atuar como uma barreira contra o desmatamento, caso haja um aumento migratório de pessoas para as margens da BR em consequência de sua recuperação.

É igualmente necessário promover mudanças significativas nas governanças ambientais locais, afim de que esses e outros impactos sejam mitigados de forma eficaz. Nesse contexto, não se pode ignorar que a recuperação da BR-319 poderá trazer uma série de consequências ambientais e socioambientais ainda maiores - tanto negativa quanto positiva - mesmo no trecho da rodovia que liga Careiro da Várzea ao Careiro Castanho.

Mas, ainda assim, existe uma grande possibilidade dessa rodovia ser recuperada sem muitos problemas, minimizando todos os efeitos negativos e melhorando as condições existentes, pois como ressalta Eliane Soares (2024), o verdadeiro obstáculo para a viabilidade da BR-319 não se resume apenas aos desafios ambientais e financeiros, mas também aos interesses políticos que cercam esse projeto. As tomadas de decisões estão frequentemente

voltadas para os benefícios de grupos políticos ou elitizados, em detrimento das necessidades reais das comunidades locais que dependem da rodovia para seu desenvolvimento e sobrevivência. Dessa forma, é imprescindível que o processo de reconstrução da BR-319 seja desprovido de interesses pessoais ou políticos, priorizando o bem-estar coletivo e a equidade social, para que o projeto se torne uma ferramenta de transformação positiva para a região.

Por fim, as contribuições deste trabalho vão além da análise dos impactos da BR-319, pois oferecem subsídios para futuras pesquisas que busquem aprofundar a compreensão sobre os desafios e potencialidades do desenvolvimento sustentável na Amazônia. Estudos complementares podem focar, por exemplo, na eficácia das políticas de conservação ao longo da rodovia, no impacto das dinâmicas migratórias na região ou na análise de cenários econômicos alternativos para o uso sustentável do território.

## 5. Fontes

BASTOS, Raquel F; Entrevista concedida a Rafaela Barbosa. 27 de out. 2024.

SOARES, Eliane; Entrevista concedida a Rafaela Barbosa. 26 de out. 2024.

DNIT. Relatório de Impactos Ambientais – RIMA: Pavimentação e melhoramento, incluindo Obras de Arte Especiais BR-319/AM – Trecho do Meio. 2021.

UFAM. Relatório de Impacto Ambiental – RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas (UFAM). 38p., 2009b.

## 6. Referências bibliográficas

FEARNSIDE, Philip. M. Carga pesada: O custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia. In: TORRES, M. (ed.) **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília, DF: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), 2005. Disponível em: [https://philip.inpa.gov.br/publ\\_livres/2005/BR-163%20Torres%20book-carga%20pesada.pdf](https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2005/BR-163%20Torres%20book-carga%20pesada.pdf). Acesso em: 25/03/2024.

FEARNSIDE, Philip. M; FERRANTE, Lucas. Picos de fumaça em Manaus não podem ser atribuídos às queimadas do Pará, como afirma o governo do Amazonas. **Amazônia Real**, 2023. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/fumaca-em-manau/>. Acesso em: 03/04/2024.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
LICENCIATURA EM HISTÓRIA MEDIADO POR TECNOLOGIA

FEARNSIDE, Philip M.; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro. BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. **Novos cadernos NAEA**, v. 12, n. 1, 2009. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/viewFile/241/427>. Acesso em: 20/03/2024.

MIYAMOTO. Shiguenoli. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papirus. 1995. Disponível em: [https://www.academia.edu/40138015/Geopolitica\\_e\\_poder\\_no\\_Brasil](https://www.academia.edu/40138015/Geopolitica_e_poder_no_Brasil). Acesso: 20/03/2024.

BIBLIOTECA virtual, **Observatório BR-319**. Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/biblioteca/>. Acesso: 23/10/2024.

SCHNEIDER, R. R.; ARIMA, E.; VERÍSSIMO, A.; BARRETO, P.; SOUZA JUNIOR, C. **Amazônia Sustentável: Limitantes e Oportunidades para o Desenvolvimento Rural**, Brasília, DF: World Bank & Belém, Pará: Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (IMAZON). 58p., 2000. Disponível em: <https://amazon.org.br/PDFamazon/Portugues/livros/amazonia-sustentavel-limitantes-e-oportunidades.pdf>. Acesso em: 22/03/2024.

Recebido em: 18/11/2024

Aprovado em: 26/11/2024

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS**  
**CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE PARINTINS**  
**COLEGIADO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

Ata de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso do(a) estudante Rafaela Barbosa de Lima, apresentado a Universidade do Estado do Amazonas - UEA, Centro de Estudos Superiores de Parintins - CESP, defendido no Núcleo de Ensino Superior de Careiro Castanho – NESCAC, como parte das exigências para a obtenção do título de Licenciado (a) em História, sob a orientação do (a) professor(a) Dr. Leno José Barata Souza.

Aos vinte e seis dias do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e quatro, realizou-se no Núcleo de Ensino Superior de Careiro Castanho – NESCAC, a defesa do Trabalho de Conclusão de Curso – TCC – Relato de Experiência, intitulado **BR-319 e as Problemáticas Ambientais Recentes** do(a) acadêmico(a) **Rafaela Barbosa de Lima** como parte final do seu trabalho de conclusão de curso para obtenção do grau de Licenciado(a) em História. A Banca Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: **Prof. Dr. Leno José Barata Souza** (Orientador), **Profª. Ma. Yza Lira de Paula**, (membro) e **Biol. Eliane Debora Leite Soares** (membro). O professor orientador e presidente da banca examinadora deu início à sessão e informou sobre o procedimento do exame. A palavra foi facultada ao acadêmico para apresentar uma síntese de seu trabalho e responder as perguntas formuladas pelos membros da Banca Examinadora. Após a apresentação e arguição pelos membros da Banca Examinadora, esta se reuniu e deliberou que o TCC apresentado em forma de Relato de Experiência desenvolvido pelo(a) acadêmico(a) em questão foi Aprovado. Eu, **Dr. Leno José Barata Souza**, presidente da comissão lavrei a presente ata, que vai assinada por mim, pelos membros da Banca Examinadora e pelo(a) acadêmico(a).

Careiro, 26 de novembro de 2024.

Média das notas atribuídas ao trabalho escrito	Média das notas atribuídas a apresentação	Média Final
9,3	8,8	9,0
Comissão Julgadora		Parecer
<u>Leno José B. Souza</u> <b>Dr. Leno José Barata Souza</b> Orientador e Presidente da Comissão		<u>Aprovada</u>
<u>Yza Lira de Paula</u> <b>Profª. Ma. Yza Lira de Paula</b> Membro		<u>Rafaela Barbosa de Lima</u> <b>Rafaela Barbosa de Lima</b> Acadêmico(a)
<u>Eliane Debora Soares</u> <b>Biol. Eliane Debora Leite Soares</b> Membro		