



OBSERVATÓRIO BR-319

<<< INFORMATIVO Nº13 | OUTUBRO 2020 >>>

www.observatoriobr319.org.br



NESTA EDIÇÃO

CAPÍTULO

Subcapítulo

A cor do capítulo e seta indicam onde você se encontra.

A cor da seta indica em qual subcapítulo você se encontra.

1. Barra de Navegação

Botão do Sumário do Documento.

Como navegar?

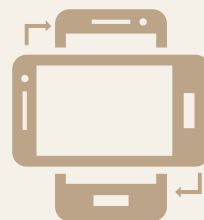
Bem-vindos ao PDF interativo do Informativo do Observatório BR-319. Para uma melhor interação, recomendamos que você baixe o arquivo em PDF e use o leitor Acrobat ou visualize através dos navegadores (browser) Firefox, Google Chrome ou Internet Explore. Siga nossas instruções e boa leitura!

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 ampliar as fotos ou documentos

Indica a numeração e a navegação pelas página

≡ Nesta Edição

4 Editorial

5 Destaque do Mês

- A importância do Estudo do Componente Indígena para o licenciamento ambiental

8 Interior em Foco

- APADRIT: um exemplo de gestão e produtividade

10 Monitoramentos

- Focos de Calor
- Desmatamento
- Covid-19

17 Fórum da BR-319

- Passagens de Fauna diminuem atropelamentos de animais silvestres

19 Ciência

- Os caminhos e descaminhos do desenvolvimento!
A BR-319, um estudo de caso

21 Calendário



Editorial

O Observatório da 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.

Você sabe em que fase se encontra o processo de aprovação do Estudo do Componente Indígena (ECI) para o licenciamento ambiental do Trecho do Meio (KM 250,00 ao KM 655,70) da BR-319? Abrimos a edição 13 do Informativo com essa e outras informações importantes sobre esse valioso documento.

Já na seção Interior em Foco, tivemos o prazer de conhecer um pouco mais do excelente trabalho desenvolvido pela Associação dos Produtores Agroextrativistas da Assembleia de Deus do Rio Ituxi (Apadrit), que acredita na importância das unidades de conservação para a segurança e garantia da melhoria de vida de seus moradores.

O Observatório da BR-319 monitora mensalmente focos de calor, desmatamento e Covid-19 em 42 unidades de conservação, 69 Terras Indígenas situadas em 13 municípios da área de influência da BR-319. Vale conferir na seção Monitoramentos.

As reuniões presenciais do Fórum da BR-319 continuam suspensas por conta da pandemia da Covid-19, mas os debates por WhatsApp não param. Em setembro, um dos assuntos em evidência girou em torno das Passagens de Fauna e resolvemos aprofundar um pouco mais sobre o tema nesta edição.

Já na seção Ciência, o cientista social Marcelo da Silveira Rodrigues apresenta uma breve reflexão baseada nos estudos



O OBSERVATÓRIO DA BR-319 MONITORA MENSALMENTE FOCOS DE CALOR, DESMATAMENTO E COVID-19



desenvolvidos para sua tese de mestrado intitulada “Civilização do Automóvel: a BR-319 e a opção rodoviária brasileira”.

Por fim, apresentamos três vídeos da série “Histórias da BR-319”, para que vocês conheçam mais algumas pessoas que vivem naquela região.

Continuamos abertos para sugestões de pauta e recebimento de vídeos curtos sobre a BR-319 para compartilharmos nas próximas edições. Participe!

Boa leitura!

Fernanda Meirelles

Secretária Executiva do Observatório da BR-319



Destaque do Mês





A importância do Estudo do Componente Indígena para o licenciamento ambiental

Ciente de que o Estudo do Componente Indígena (ECI) se caracteriza como o instrumento que pode garantir os direitos de seu povo e demais povos indígenas, apontando os impactos inevitáveis causados com a pavimentação do Trecho do Meio (km 250 ao km 655,70) da BR-319, Raimundo Parintintin, coordenador da Organização do Povo Indígena Parintintin do Amazonas (OPIPAM), acompanha e participa ativamente do processo de elaboração e aprovação do documento. Atualmente, ele aguarda a manifestação técnica da Funai para então mobilizar os Parintintin para a consulta presencial, na Terra Indígena Nove de Janeiro, em Humaitá.

“Se o conteúdo do estudo está certo ou não; se estamos de acordo ou não, vamos decidir em uma reunião final com a Funai, demais órgãos públicos e consultores que construíram o documento. Vamos ler passo a passo o estudo, em uma oficina grande, que reunirá todos os Parintintin em nossa terra e aí é que vamos aprovar, ou não, esse estudo”, garantiu.

Raimundo representa a Terra Indígena Nove de Janeiro, que completa a lista das cinco terras indígenas e três grupos étnicos con-

templados no ECI do Trecho do Meio da BR-319. As outras são: etnia Mura, das TIs Lago Capanã e Ariramba; e a etnia Apurinã, das TIs Apurinã, do Igarapé São João e do Igarapé Tauamirim.

A escolha desses territórios seguiu exclusivamente a determinação da **Portaria Interministerial 060/2015**, considerou para efeito de estudos somente as TIs que se encontram no perímetro de até 40 km do eixo da rodovia. Para o antropólogo e indigenista Bruno Caporrino,



Raimundo Parintintin está ciente da importância do ECI para garantia de direitos dos povos indígenas.

limitar os impactos a apenas 40 km do empreendimento é problemático. “As conectividades ecossistêmicas transcendem essa distância estipulada: os transmissores de doenças como malária, leishmaniose, por exemplo, não têm como respeitar essas imposições, assim como animais silvestres e suas relações ecossistêmicas”, garantiu, alertando para um segundo entrave que são as dinâmicas territoriais de parentescos: “indígenas de diferentes etnias se relacionam entre si e inclusive se relacionarão com povos indígenas em isolamento voluntário, que não conhecem esse perímetro e seguem dinâmicas territoriais próprias e certamente serão vulnerabilizados. Esses relacionamentos não são apenas entre essas três etnias elencadas para o ECI, mas entre diversos grupos e parentelas”, afirmou. Os povos indígenas em isolamento voluntário não conhecerão esse perímetro, que é o mínimo imposto legalmente, e não o máximo e vão cruzar esse limite e sofrer os impactos. Todas as vidas que compõem os ecossistemas integrados dos quais dependem os seres que representam alimentos para os indígenas transcendem esse limite, assim como pistolagem, grilagem, violência, inclusive sexual e práticas etnocidas, que visam destruir os regimes de

Foto: Divulgação / OPIPAM



ESTUDO DO COMPONENTE INDÍGENA

- Estudo do Componente Indígena - Apurinã
- Estudo do Componente Indígena - Mura
- Estudo do Componente Indígena - Parintintin



A Nove de Janeiro está entre as cinco terras indígenas contempladas para o Estudo.

Foto: Divulgação / OPIPAM

Uma outra preocupação de Marcela está relacionada à possibilidade das consultas exigidas para a emissão da licença ambiental serem virtuais. “Esse não é um instrumento adequado para dialogar com aquelas comunidades. Não é um procedimento de consulta específico aos povos indígenas e muito menos porque as comunidades não têm acesso à internet”, ressaltou Marcela.

Já Raimundo Parintintin acredita que consultas ou audiências públicas virtuais se apresentam como manobras por parte do governo “para tentar atropelar os processos, tentar acelerar, deixar as comunidades desinformadas”, mas não se intimida e complementa: “só que nós, Parintintin, já somos cientes e bem entendidos. Nós estamos construindo o nosso processo de licenciamento de acordo com a legislação. Se eles não quiserem nos ouvir, nós temos o direito de recorrer, mas por enquanto, nós temos que estar construindo isso em conjunto. O fato dos nossos estudos terem sido aceitos pelo Ibama, não quer dizer que eles estão aprovados. Depois da aprovação da Funai haverá a parte final com a gente, na comunidade”, finalizou.

CONFIRA O ROTEIRO QUE SEGUE O COMPONENTE INDÍGENA NO LICENCIAMENTO AMBIENTAL



Foto: Divulgação / TI Nove de Janeiro

CRITÉRIOS E PARÂMETROS MÍNIMOS

Para que o empreendimento não afete direitos humanos e o meio ambiente, o antropólogo e indigenista Bruno Caporrino sugere que o Estado estabeleça critérios e parâmetros mínimos:

- O ECI e o EIA/RIMA devem ser entregues com antecedência máxima às organizações representativas legítimas dos povos indígenas;
- Juntamente com o ECI e o EIA/RIMA deveriam ser entregues materiais didáticos claros e transparentes que preparassem as comunidades para conseguir ler e entender esses documentos;
- Protocolar o ECI, somente, não basta para assegurar que todos os direitos desses povos sejam respeitados. Assim, é fundamental que o Estado e o empreendedor forneçam condições materiais e logísticas para que esses povos reúnam-se e possam ler, compreender e debater esses documentos antes das audiências públicas.
- Por fim, fornecer condições para que a participação deles nas audiências seja adequada, sem pressões, ameaças, e que possam debater com o Estado sobre uma pauta e agenda por eles também determinada, e não apenas passivamente recebida, é absolutamente fundamental.



Interior em Foco





APADRIT: um exemplo de gestão e produtividade

O sucesso da Associação dos Produtores Agroextrativistas da Assembleia de Deus do Rio Ituxi (Apadrit) teve início já em sua criação, em 1997. Cansado da miséria e vulnerabilidade dos moradores das comunidades onde exercia a função de pastor, na margem direita do rio Ituxi, em Lábrea/AM, Antonio Vasconcelos de Souza acreditou que tudo poderia ser diferente se os comunitários se organizassem: reuniu um grupo de interessados e criou a associação.

Diante da exploração por regateiros e pelos 'patrões', falta de recursos financeiros e analfabetismo em massa, Antonio optou por investir na Educação e conseguiu instalar a primeira escola de Ensino Fundamental em uma das localidades. "Essa foi a nossa primeira vitória", afirmou Silvério Ramos Maciel, que atua em sua segunda gestão como presidente da Apadrit.

Atraídos pela possibilidade de expansão fácil de suas atividades sobre terras públicas, fazendeiros e grileiros ignoraram a riqueza natural da região e passaram a ameaçar a integridade do território e

segurança das comunidades locais. Logo, os líderes reconheceram a necessidade de garantir o espaço que lhes pertencia e iniciaram o processo de criação de uma reserva extrativista. Foram oito anos de estudos, orientações e trabalho até que, em 2008, o governo federal decretou a criação da Reserva Extrativista Ituxi.

Depois de seis anos exercendo diferentes funções na Apadrit, Silvério assumiu a presidência. Para ele, as parcerias institucionais são primordiais para o avanço dos trabalhos da associação. "Passamos por diversos cursos de capacitação promovidos por instituições parceiras.



Fotos: Acervo / Apadrit

O primeiro deles foi o IFT e depois contamos com o apoio do Idesam, Serviço Florestal, CNS, IEB, WWF-Brasil, Fundo Amazônia, e, localmente, com a OPAM e Instituto Desenvolver", ressaltou o presidente. "A contribuição dessas instituições foi fundamental para capacitar a equipe e inserir a Apadrit em outros editais", garantiu Silvério.

Desde 2004, a Apadrit angariou quase dois milhões de reais para diferentes fins em benefício das comunidades da Resex e se tornou referência em gestão participativa entre unidades de conservação federais. Atualmente, as cerca de 200 famílias residentes na reserva extrativista se dividem nos trabalhos do Plano de Manejo Comunitário; Manejo da Madeira; Manejo do Pirarucu e na Agricultura Familiar. Também se dedicam à extração da castanha-do-brasil e copaíba, que passarão a ser comercializadas a partir de 2021 pela Cooperativa Agroextrativista da Resex Ituxi (Copagri), que se encontra em processo de finalização.

Silvério vê a criação e implementação da Resex como uma oportunidade ímpar para que conseguissem garantir o trabalho, o desenvolvimento local e a segurança do território. "Quando começamos, muitos diziam: 'isso não vai dar certo, vocês vão passar fome' e não é nada disso. Já vamos para 12 anos e cada vez estamos nos estruturando mais; cada vez, melhor", garantiu o líder.

Ampliar os pontos de internet, gerar empregos locais e deixar a Apadrit bem organizada compõem os planos futuros de Silvério. Ele pretende passar o bastão da presidência para os jovens que já se encontram em processo de formação. "Estamos envelhecendo, mas a juventude de nossa Resex já está tomando gosto pelo trabalho na associação, porque acompanham os resultados e a melhoria de vida para todos", assegurou.



Monitoramentos: Focos de Calor, Desmatamento e Covid-19



Monitoramento de Focos de Calor

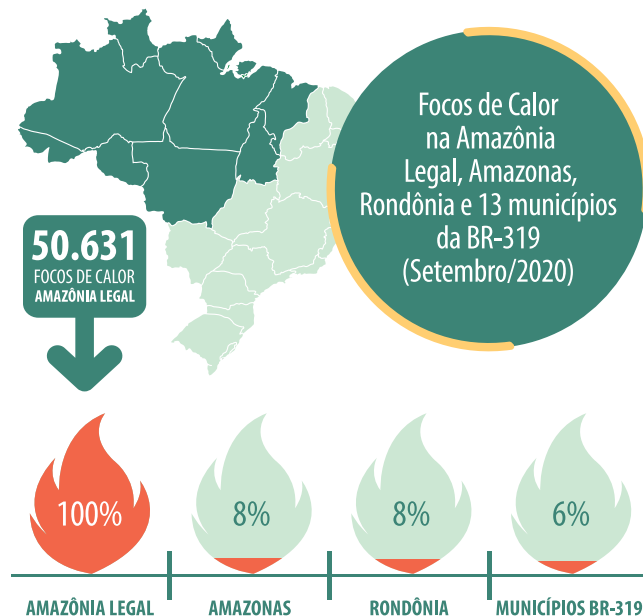
Em setembro de 2020 foram detectados 50.631 focos de calor em toda a Amazônia Legal. Esse valor é o terceiro maior para os meses de setembro da série histórica analisada nesse informativo (2010-2020), ficando atrás somente de setembro de 2017 (55.994 focos) e 2010 (77.295 focos).

Em comparação com setembro de 2019, tanto a Amazônia Legal, quanto o estado do Amazonas, de Rondônia e os municípios da BR-319, apresentaram aumento no número de focos de calor (55%, 41%, 15% e 23% de aumento, respectivamente).

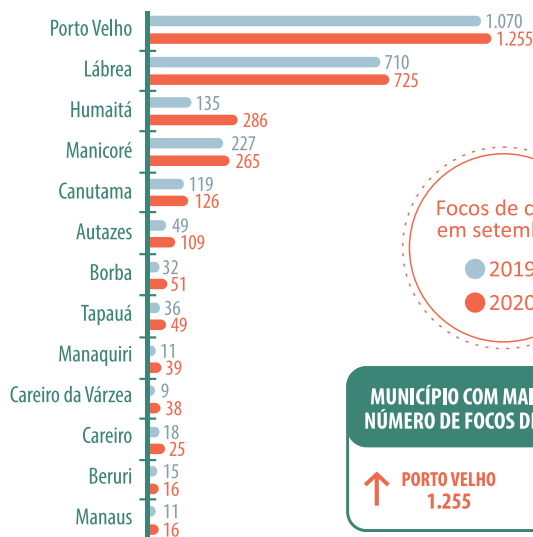
O número de focos de calor dos 13 municípios da BR-319 em setembro de 2020 (3 mil focos), foi o terceiro maior da série histórica (considerando somente os meses de setembro), ficando atrás somente de setembro de 2015 (3.367 focos) e 2018 (4.167 focos).

MUNICÍPIOS DA BR-319

Em setembro de 2020, Porto Velho foi o município com maior número de focos de calor (1.255), seguido por Lábrea (725) e



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



Focos de calor em setembro:

● 2019

● 2020

MUNICÍPIO COM MAIOR E MENOR NÚMERO DE FOCOS DE CALOR 2020

↑ PORTO VELHO
1.255

MANAUS
16
↓

Humaitá (286). Humaitá inclusive, bateu o recorde entre os meses de setembro da série histórica. Esses números colocaram Porto Velho em 5º e Lábrea em 9º no ranking de municípios com maior número de focos de calor, para o mês, na Amazônia Legal.

Todos os municípios apresentaram aumento em relação a setembro de 2019, com Autazes, Manaquiri e Careiro da Várzea registrando os maiores percentuais (122%, 255% e 322%, respectivamente).

FOCOS DE CALOR NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE SETEMBRO (2010 A 2020)

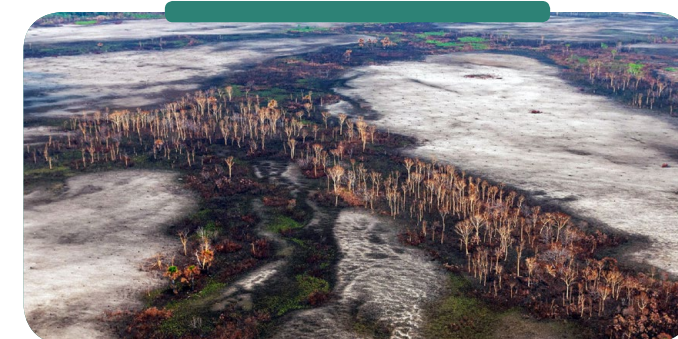


Foto: Vinícius Mendonça / IBAMA



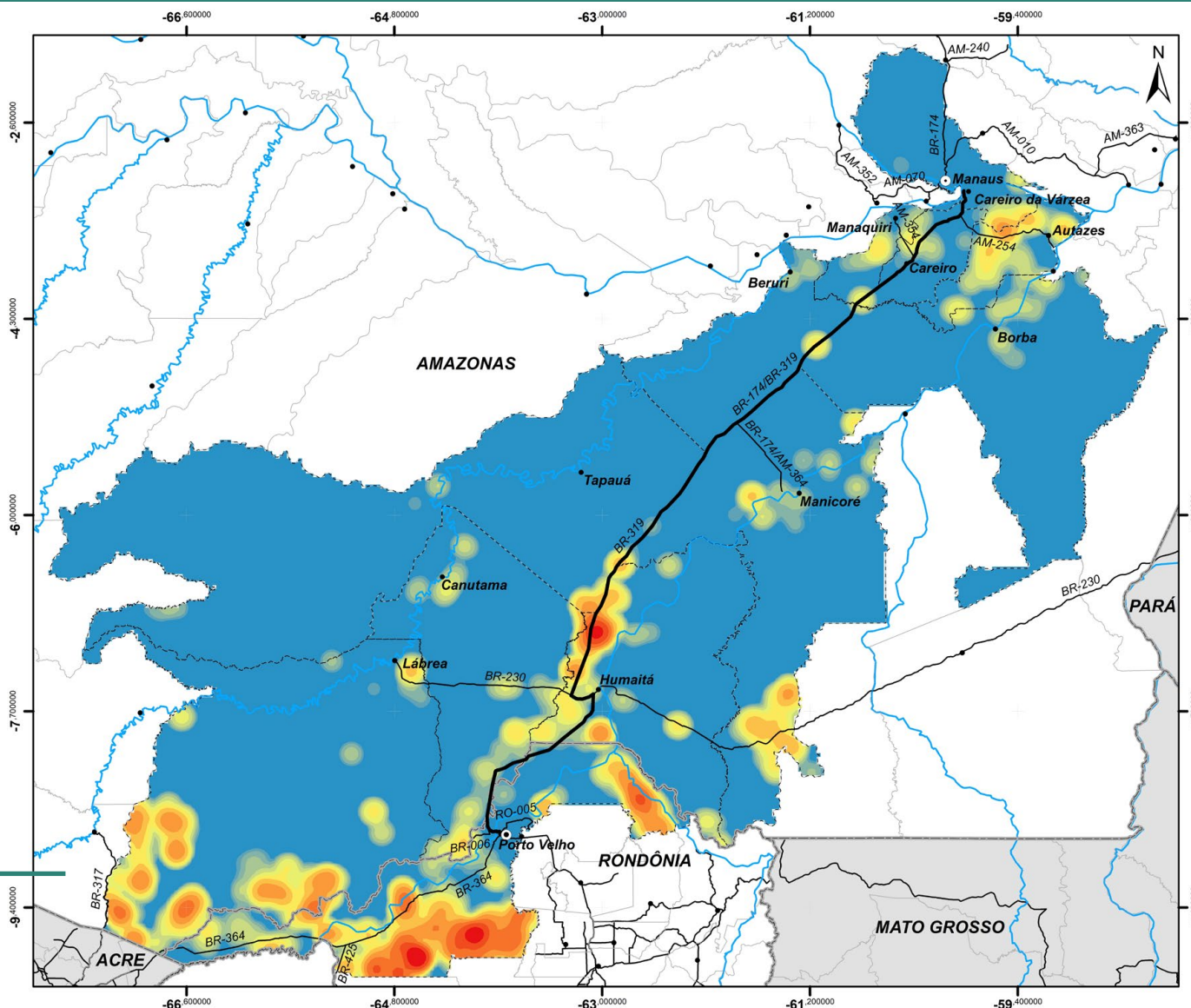
FOCOS DE CALOR EM ÁREAS PROTEGIDAS

Das 42 unidades de conservação (UC) monitoradas, 24 (57%) apresentaram focos de calor, sendo este o maior valor para os meses de setembro da série histórica, valor atingido também em setembro de 2010.

A Reserva Extrativista Jaci-Paraná liderou o número de focos de calor do mês (403 focos).

Nas Terras Indígenas (TI), das 69 monitoradas, 18 (26%) apresentaram focos de calor em seu interior. A TI Karipuna foi a que apresentou o maior número de focos (19) em setembro de 2020.

Mapa de Densidades de Foco de Calor nos 13 municípios da área de influência da BR-319 - Setembro 2020



DAS 69 TERRAS
INDÍGENAS (TIs)

26%

APRESENTARAM
FOCOS DE CALOR

DAS 42 UNIDADES
DE CONSERVAÇÃO (UCs)

57%

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.



Monitoramento de Desmatamento

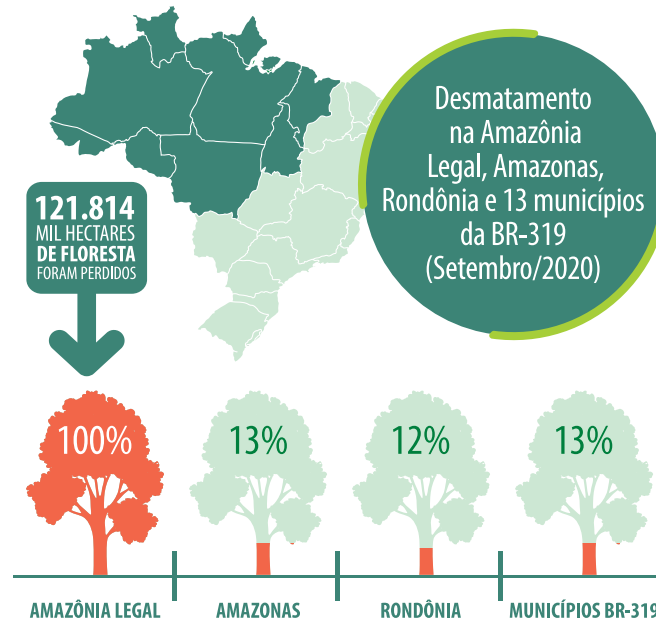
Dois mil e vinte foi o ano recorde de desmatamento em setembro para a Amazônia Legal (121.814 ha), Amazonas (15.331 ha), Rondônia (14.320 ha) e municípios da BR-319 (15.400), considerando a série histórica (2010 – 2020).

DESMATAMENTO NOS 13 MUNICÍPIOS DA BR-319, NOS MESES DE SETEMBRO, ENTRE 2010 E 2020

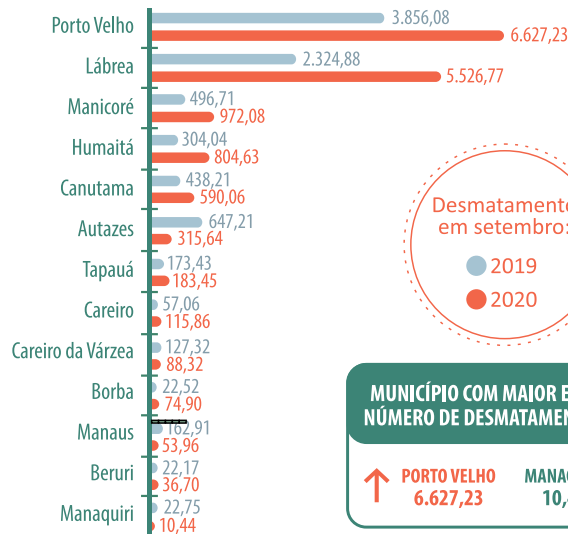
Em setembro de 2020, nove municípios, dos 13 monitorados, apresentaram aumento do desmatamento em relação a setembro 2019, com destaque para Borba, Humaitá e Lábrea, que apresentaram as maiores porcentagens de aumento (233%, 165% e 138%, respectivamente).

Sete municípios bateram recorde de desmatamento em setembro dos últimos 11 anos: Borba, Canutama, Careiro, Humaitá, Lábrea, Manicoré e Porto Velho.

Porto Velho e Lábrea, que lideraram o desmatamento nesse monitoramento, ficaram também na terceira e quarta colo-



NÚMERO DE DESMATAMENTO NOS MUNICÍPIOS DA INFLUÊNCIA DA BR-319



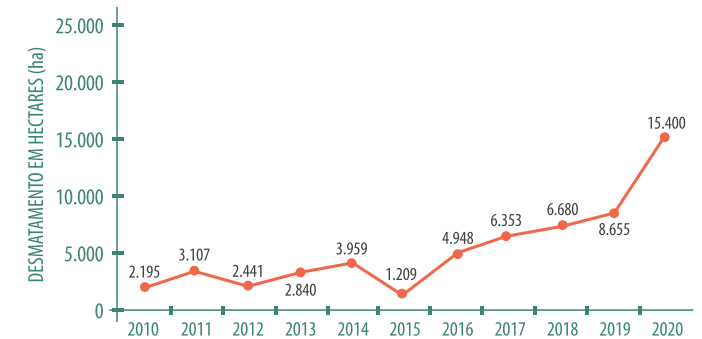
Desmatamento em setembro:
● 2019
● 2020

MUNICÍPIO COM MAIOR E MENOR NÚMERO DE DESMATAMENTO 2020

↑ PORTO VELHO 6.627,23 MANAQUIRI 10,44 ↓

cação entre os municípios que mais desmataram em setembro de 2020, considerando todos os municípios da Amazônia Legal, segundo o [Boletim do Imazon](#).

DESMATAMENTO NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE SETEMBRO (2010 A 2020)



DESMATAMENTO EM ÁREAS PROTEGIDAS

A Reserva Extrativista Jaci-Paraná liderou o desmatamento das unidades de conservação (UC) em setembro de 2020 (1.170 ha). Das 42 UCs monitoradas, 15 apresentaram desmatamento nesse mês. No boletim do Imazon, essa UC aparece na 6ª colocação entre as UCs que mais desmataram em toda a Amazônia Legal, em setembro de 2020.

Esse também foi o mês de maior desmatamento dos últimos 11 anos na Reserva Extrativista do Lago Cuniã (2,39 ha), que apresentou desmatamento pela primeira vez em julho de 2019.



Das 69 Terras Indígenas (TI) monitoradas, 20 apresentaram desmatamento em setembro de 2020 – a segunda maior incidência da série histórica. A TI Sepoti, localizada em Manicoré/AM, foi a que apresentou os piores números, com 90,87 hectares desmatados.

Esse mês também foi o recorde de desmatamento em duas TIs que apresentam histórico recente de desmatamento: TIs Sepoti e Jauary (14,15 ha). A primeira detecção de desmatamento na TI Sepoti foi em setembro de 2019, e na TI Jauary foi em dezembro de 2018.

DAS 69 TERRAS INDÍGENAS (TIs)

29%

APRESENTARAM DESMATAMENTO

DAS 42 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UCs)

36%

APRESENTARAM DESMATAMENTO



LISTA DE TIs MONITORADAS

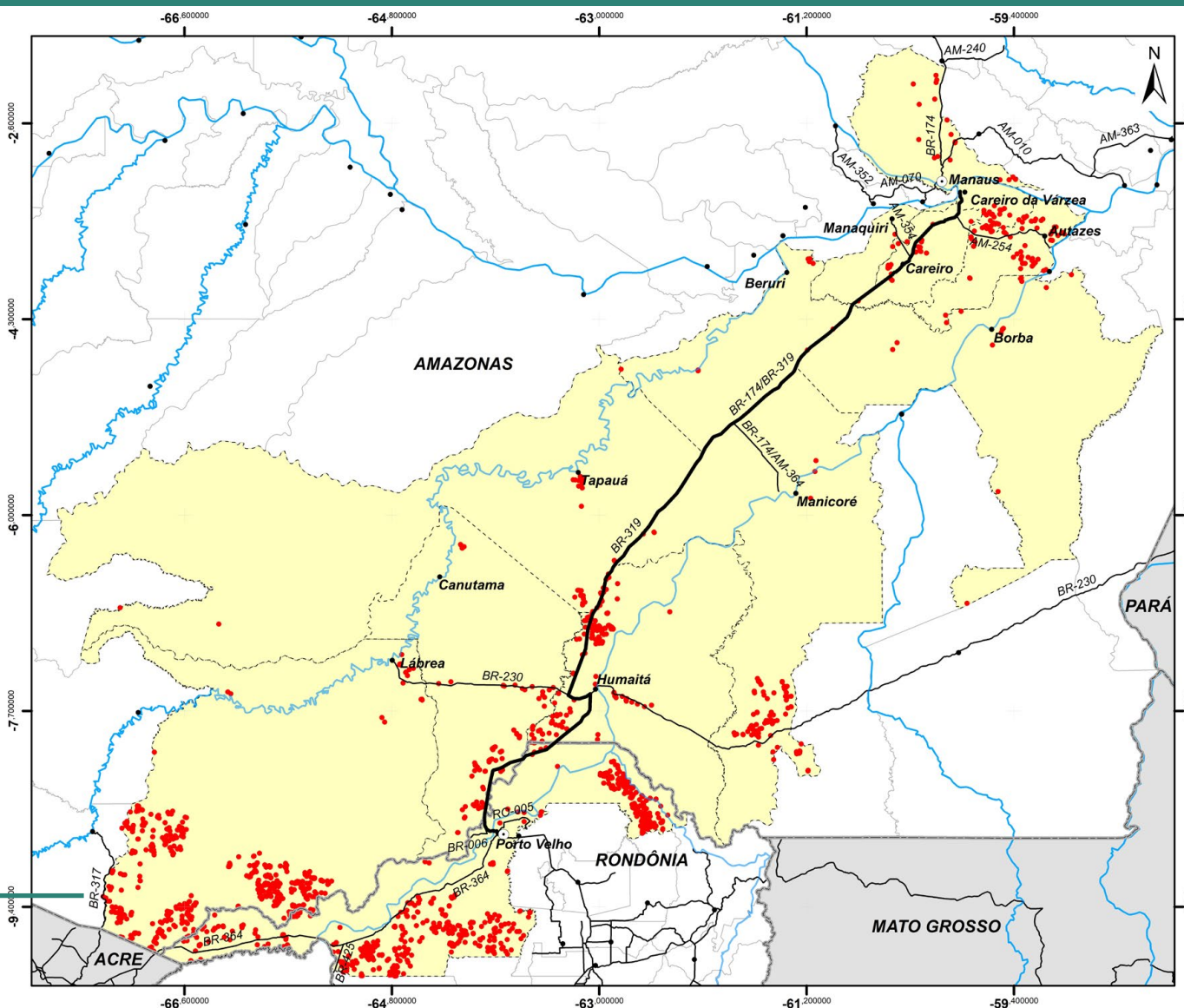


LISTA DE UCs MONITORADAS



As informações de desmatamento foram adquiridas do Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) do Imazon (<https://amazongo.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 - Setembro 2020



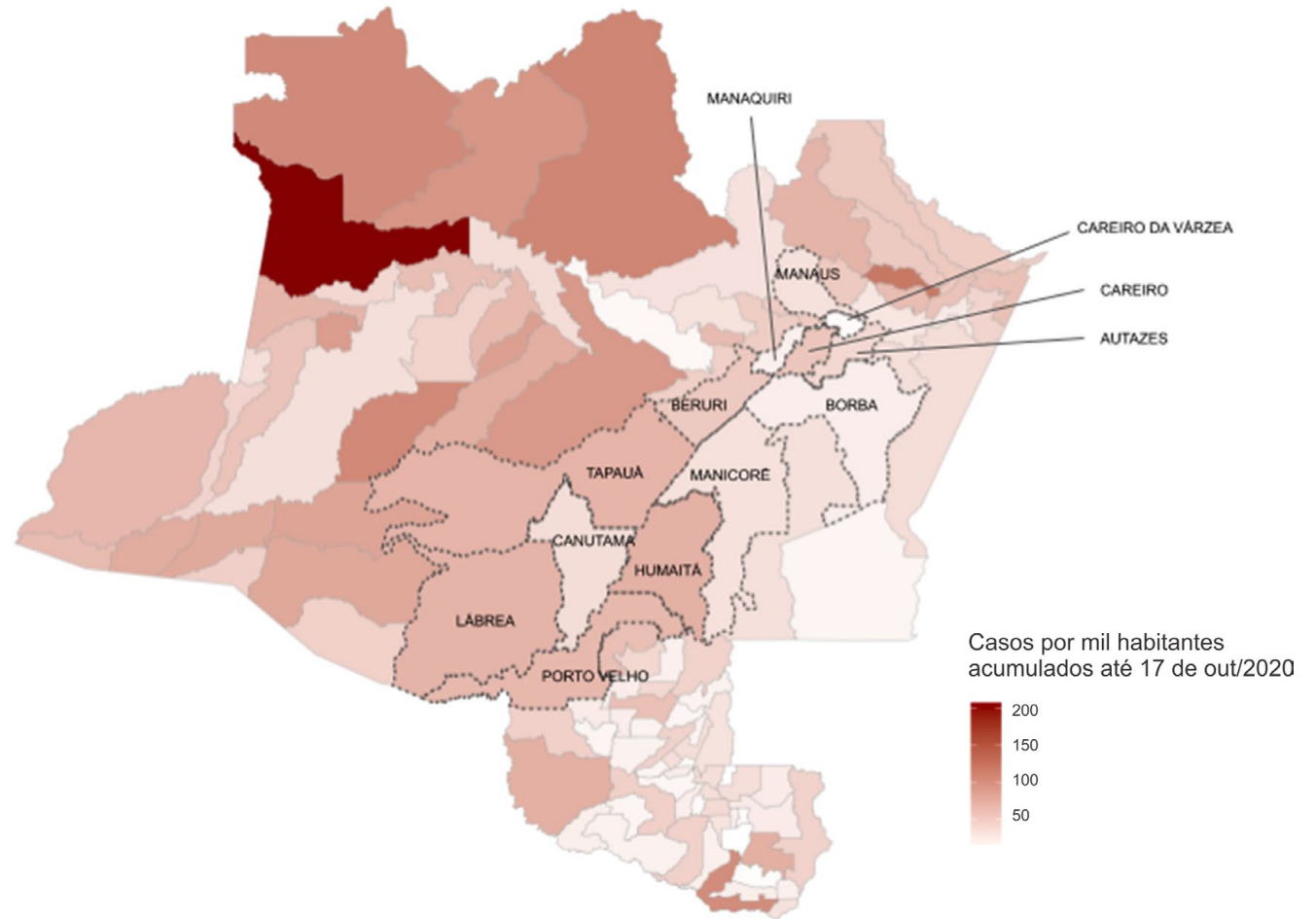


Monitoramento da Covid-19

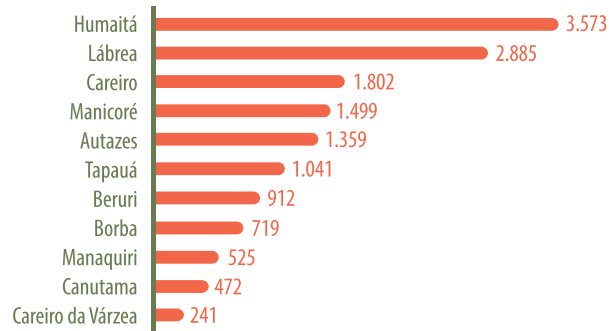
CASOS ACUMULADOS

Humaitá e Lábrea têm o número de casos acumulados total muito superior aos demais municípios do interior, passando dos 3,5 mil e dos 2,8 mil, respectivamente (gráfico interior e gráfico de barras). Nas capitais, Manaus chega perto dos 60 mil casos e Porto Velho já passou dos 30 mil casos acumulados no total (gráfico capitais e gráfico de barras).

Mapa das áreas com casos de Covid-19 nos 13 municípios da influência da BR-319 - Acumulado até 17 de outubro/2020.



MUNICÍPIOS DA INFLUÊNCIA DA BR-319 - CASOS ACUMULADOS COVID-19



CAPITAIS DA INFLUÊNCIA DA BR-319 - CASOS ACUMULADOS COVID-19



Fonte: Brasil.IO. Elaboração: CeDHE-FGV.

Em termos relativos ao tamanho da população, Humaitá, Lábrea e Tapauá se destacam, passando dos 60 casos por mil habitantes, seguidos por Porto Velho, com quase 58 casos por mil habitantes [mapa].



MORTES

Entre os dias 17 de setembro e 17 de outubro, houve uma morte por Covid-19 em Borba, Manaquiri, Autazes e Canutama; duas mortes em Beruri, Careiro e Humaitá; três mortes em Manicoré e Lábrea; 56 em Porto Velho e 307 em Manaus. A morte em Canutama foi primeira morte por Covid-19 no município. Além disso, desde o fechamento do último Boletim, foi divulgada a posição de Porto Velho como um dos epicentros da pandemia de Coronavírus no país (g1).

ELEIÇÕES

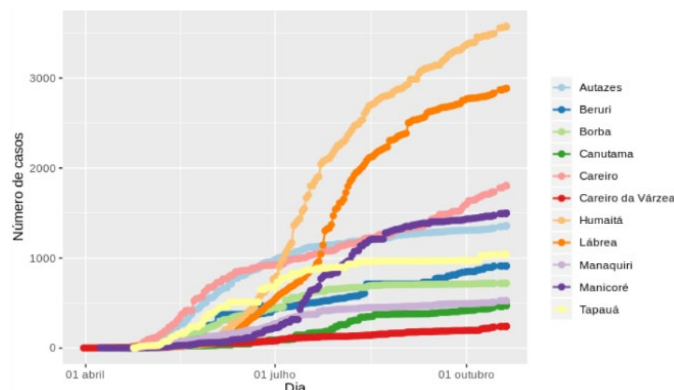
Com as eleições municipais no próximo mês, deve-se fazer atenção redobrada às aglomerações e à circulação de pessoas, que já têm acontecido na capital e no interior do Amazonas. O Ministério Público do Estado do Amazonas e o Ministério Público Federal reforçam as recomendações para este período. [Ver recomendações aqui.](#)

MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA COM O MAIOR NÚMERO DE NOVOS CASOS - DE 17 DE SETEMBRO A 17 DE OUTUBRO DE 2020

MUNICÍPIOS	NÚMERO DE CASOS NOVOS
Manaus	11.183
Porto Velho	2.271
Humaitá	414
Careiro	327
Lábrea	223
Beruri	134

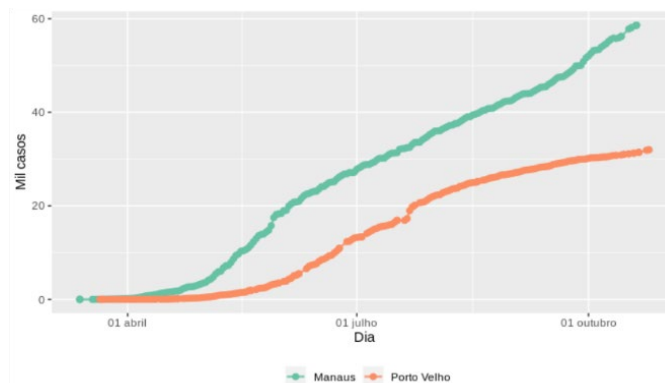
Fonte: Brasil.io. Cálculos e elaboração: CeDHE-FGV.

CRESCIMENTO NOS MUNICÍPIOS DA INFLUÊNCIA DA BR-319



Fonte: Brasil.IO. Elaboração: CeDHE-FGV.

CRESCIMENTO NAS CAPITAIS DA INFLUÊNCIA DA BR-319



Fonte: Brasil.IO. Elaboração: CeDHE-FGV.

NOVOS CASOS

Chama a atenção o ritmo acelerado do crescimento de número de casos neste período em Manaus (24%) e Careiro (22,5%), em comparação com o acumulado de casos até o dia 17 do mês anterior.



NÚMEROS DA PANDEMIA NO BRASIL

- Plataforma oficial do Governo Federal
- Painel Conass Covid-19



NÚMEROS DA PANDEMIA NA AMAZÔNIA, AMAZONAS E RONDÔNIA

- InfoAmazônia – Mapa interativo Covid-19
- Plataforma oficial do Estado do Amazonas
- Plataforma oficial do Estado de Rondônia
- ODS Atlas Amazonas - Covid-19-Amazonas



NÚMEROS DA PANDEMIA NA POPULAÇÃO INDÍGENA

- Boletim epidemiológico da Sesai – Casos indígenas
- Coiab – Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira
- ISA - Instituto Socioambiental: Indicador de vulnerabilidade das Terras Indígenas em relação a COVID-19



NESTA EDIÇÃO

Fórum BR-319

Foto: Arquivo / IDESAM

Passagens de Fauna diminuem atropelamentos de animais silvestres

Os impactos gerados por uma rodovia não atingem apenas seres humanos: animais silvestres também sofrem com atropelamentos que inúmeras vezes os levam à morte. Para tentar minimizar esse problema, recomenda-se a construção das chamadas 'passagens de fauna', permitindo que os bichos passem de um lado para outro da estrada com maior segurança.

Esse tipo de estrutura também permite a conexão entre os dois lados da rodovia, garantindo o 'fluxo gênico', ou seja, a inserção de novos genes em uma população graças à chegada de outros indivíduos. "Prever nas obras a construção das passagens de fauna e ao mesmo tempo realizar estudos para saber quais são os melhores pontos e o número mínimo necessário, para ser eficiente, é bem interessante e reduz muito esse impacto que é bastante significativo em estradas que passam por áreas naturais", afirmou Carlos Durigan, diretor da WCS-Brasil.

Mas para garantir maior segurança aos animais, além das passagens de fauna, é imprescindível o monitoramento constante das mesmas. "Essas áreas têm que ser monitoradas para



verificar se elas estão sendo úteis, porque às vezes pode-se construir um tipo de passagem que não está sendo utilizada", ressaltou Durigan, lembrando que monitorar e fiscalizar a área das passagens evita também a incidência de criminosos que podem se aproveitar das facilidades de acesso para captura e abate dos animais.

Já o professor da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Marcelo Gordo, alertou para a necessidade dessas estruturas se-

rem adaptadas à realidade amazônica. "O ideal seriam pontes elevadas, amplas, mantendo a mata ciliar e o fluxo de água durante o ano todo, o que não acontece no caso das passagens subterrâneas como bueiros, por exemplo", disse. Para Gordo, esse tipo de passagem de fauna é muito mais eficiente, porque a vegetação pode ser mantida e automaticamente todos os bichos passariam por ali, tanto os arborícolas quanto os terrestres.

O Trecho C da BR-319 conta com o anteprojeto que prevê a construção de 32 passagens de fauna com cercas direcionadoras ao longo dos 50 km: 20 aéreas e 12 subterrâneas. "Nunca teremos o número ideal, uma vez que cada espécie animal tem diferentes requisitos de área de uso e diferentes hábitos e habilidades para atravessar a rodovia. O ideal é saber onde tem mais evidências de travessias por grupo de fauna e colocar ali a travessia adequada", garantiu Gordo.

Outras medidas como redutores de velocidade em trechos conhecidos como passagens de alguns animais também devem ser consideradas para a redução de atropelamentos na rodovia.

Passagem de Fauna foi um dos assuntos debatidos no grupo de WhatsApp do Fórum da BR-319, entre 15 de setembro e 15 de outubro. As reuniões presenciais permanecem suspensas.



ASSISTA AO VÍDEO ILUSTRATIVO DAS PASSAGENS DE NÍVEL DO ANTEPROJETO DO TRECHO C DA BR-319



Ciência



Os caminhos e descaminhos do desenvolvimento! A BR-319, um estudo de caso

Por **Marcelo da Silveira Rodrigues**

Estradas são, de forma objetiva, caminhos trafegáveis por pessoas, animais e veículos que ligam localidades ou estruturas físicas de conexão entre espaços distantes geograficamente. No entanto, para as Ciências Humanas e Sociais, a estrada vai muito além de algo meramente físico e pode ser instrumento de análise dos fenômenos sociológicos, políticos, históricos, econômicos, ambientais etc. de uma dada sociedade. Por isso, qualquer estrada tem sua singularidade e pode ser objeto de estudo.

Especificamente na BR-319, essa singularidade é ainda maior, a começar desde seu processo de construção no qual ela seguiu uma lógica única, já que foi aberta durante a ditadura civil-militar sem respeitar as propostas de abertura e asfaltamento feitas pelo poder central. Há de se lembrar que ela foi asfaltada sem demonstrar a viabilidade de tráfego exigida no marco geral de abertura de novas estradas na Amazônia, à época. Para além disso, inúmeras

outras características demonstram essa singularidade, como sua trafegabilidade/intrafegabilidade, ou seu “eterno” projeto de reconstrução, ou então sua posição geográfica e as riquezas ambientais do entorno, dentre outras.

Por isso, entre 2008 e 2011, ela se tornou meu objeto de estudo. Assim, através de uma análise mais pormenorizada da BR-319 em si, tomando seu histórico de construção e existência,



Marcelo da Silveira Rodrigues

Foto: Arquivo / Marcelo da Silveira Rodrigues

além da reconstituição das propostas de reconstrução que começam em 1996, as condições contemporâneas de desenvolvimento técnico e científico atreladas às questões ambientais, a realidade econômica da região e os interesses sociopolíticos envolvidos, foi possível fazer uma análise macro do modelo de desenvolvimento social, econômico e político que o Estado e a sociedade brasileira escolheram e ainda escolhem como opção.

Nesse contexto, a BR-319 serviu como instrumental para uma análise mais ampla do modelo de desenvolvimento assumido pelo Brasil, desde a década de 1950 até os dias atuais, em que o modal rodoviário é dominante, não apenas nas propostas políticas, mas nas percepções e desejos da própria sociedade. Daí o título de meu trabalho: “Civilização do Automóvel: a BR-319 e a opção rodoviária brasileira”.



Tese de mestrado de Marcelo da Silveira Rodrigues

Marcelo é Cientista Social pela UFJF e mestre em Sociologia pela UFAM. Hoje atua como professor na Seduc/AM.



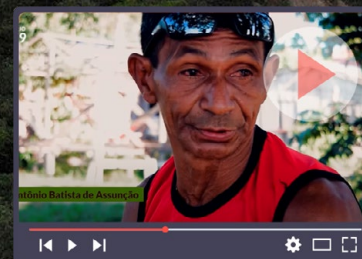
Calendário

Histórias da BR-319

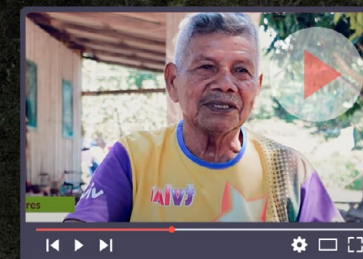
Conheça um pouco das histórias da BR-319 contadas por moradores de diferentes localidades da estrada. Cada vida, uma diferente caminhada. Aproveite!



Histórias de Fontineli



Histórias de Antônio do Boto



Histórias de seu Antônio



Conte sua história

Se você também tem alguma história interessante sobre a região da BR-319 para contar, grave um vídeo de até um minuto e mande para: idesam.br319@gmail.com. Pode ser com o celular, mesmo! Você poderá ser o próximo a conquistar um lugarzinho aqui no calendário da próxima edição.



Expediente

Coordenação // Fernanda Meirelles (IDESAM)

Edição, Editoração e Textos // Ana Cíntia Guazzelli (IDESAM)

Monitoramentos

Focos de Calor e Desmatamento //

Análises e Textos // Paula Carolina Paes Guarido (IDESAM)

Levantamento de Dados e Mapas // Thiago Marinho (IDESAM)

Covid-19 // Eliana Lins Morandi (CeDHE-FGV)

Revisão // Ana Cíntia Guazzelli (IDESAM); Carlos Durigan (WCS-Brasil);

Fernanda Meirelles (IDESAM); Jorge Eduardo Dantas (WWF-Brasil);

Paula Carolina Paes Guarido (IDESAM)

Coordenação de Divulgação // Samuel Simões Neto

Projeto Gráfico e Diagramação // Sílvio Sarmento

www.observatoriobr319.org.br

REALIZAÇÃO:



OBSERVATÓRIO
BR-319



idesam

