

UEA
UNIVERSIDADE
DO ESTADO DO
AMAZONAS



**ESCOLA DE
DIREITO**

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS



EQUIDADE:

**REVISTA ELETRÔNICA DE DIREITO DA
UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS**

UEA
EDIÇÕES

editora
UEA

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS

Wilson Lima
Governador

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS

Prof. Dr. André Luiz Nunes Zogahib
Reitor

Profa. Dra. Kátia do Nascimento Couceiro
Vice-Reitor

Prof. Dr. Fábio Carmo Plácido Santos
Pró-Reitor de Ensino de Graduação

Prof. Dr. Monica Dias de Araújo
Pró-Reitora de interiorização

Profa. Dr. Roberto Sanches Mubarak Sobrinho
Pró-Reitor de pesquisa e pós-graduação

Profa. Dra. Samantha Coelho Pinheiro
Pró-Reitora de Planejamento

Prof. Dr. Valber Barbosa Martins
**Pró-Reitor de Extensão e Assuntos
Comunitários**

Prof. Dr. Nilson José de Oliveira Junior
Pró-Reitor de Administração

Profa. Dra. Isolda Prado
Diretora da Editora UEA

Profa. Dra. Glaucia Maria de Araújo Ribeiro
**Coordenação do Programa de
Pós-Graduação *Stricto sensu* em Direito
Ambiental**

EQUIDADE:

Revista Eletrônica de Direito da Universidade do Estado do Amazonas

Prof. Dr. Ricardo Tavares de Albuquerque, UEA
Coordenação do curso de Direito

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar, UEA
Profª. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira -UEA
Prof. Dr. Ricardo Tavares, UEA
Editores Chefe

Profª. Msc. Monique de Souza Arruda
Prof. Esp. Átila de Oliveira Souto
Esp. Alcemir Filomeno Pinto, UEA
Msc. Edinaldo Inocência Ferreira Junior, UEA
Esp. Glenda Martins Monteconrado, UEA
Prof. Msc. Helder Brandão Góes
Esp. Maíza Thayná Pereira Ribeiro, UEA
Esp. Renato Gomes de Sá Leitão, UEA
Esp. Sheila N. de Paula e Silva Oliveira, UEA
Bruna Maria da Silva Mota, UEA

Editores Assistentes

Prof. Dr. Celso Antonio Pacheco Fiorillo, PUCSP
Profª. Dr. Danielle de Ouro Mamed, UFMS
Prof. Dr. Antonio Carlos Morato, USP
Profª. Dra. Tereza Cristina S. B. Thibau, UFMG
Prof. Dr. Sandro Nahmias Melo, UEA
Prof. Dr. Cássio André Borges dos Santos, UEA

Conselho Editorial

Profª. Dr. Lidiane Nascimento Leão, UFOPA
Prof. Msc. Assis da Costa Oliveira, UFPA
Prof. Dr. Nirson da Silva Medeiros Neto, UFOPA
Profª Ma. Roberta Priscila de Araújo Lima, UEA
Prof. Msc. Helder Brandão Góes
Esp. Alcemir Filomeno Pinto, UEA
Msc. Edinaldo Inocência Ferreira Junior, UEA
Esp. Glenda Martins Monteconrado, UEA
Esp. Maíza Thayná Pereira Ribeiro, UEA
Esp. Renato Gomes de Sá Leitão, UEA
Esp. Sheila N. de Paula e Silva Oliveira, UEA
Bruna Maria da Silva Mota, UEA

Comitê Científico

Prof. Dr. Daniel Gaio - UFMG/MG
Prof. Dr. Paulo Victor Vieira da Rocha, UEA
Prof. Dr. Alcian Pereira de Souza, UEA
Prof. Dr. Erivaldo Cavalcanti e Silva Filho, UEA
Profa. Msc. Monique de Souza Arruda
Prof. Esp. Átila de Oliveira Souto, UEA
Profa. Dra. Adriana Almeida Lima, UEA
Prof. Dr. Ygor Felipe Távora da Silva, UEA
Prof. Dr. Neuton Alves de Lim, UEA

Avaliadores

Prof. Esp. Átila de Oliveira Souto, UEA
Prof. Msc. Helder Brandão Góes

Primeira Revisão

Prof. Pós- Dr. Denison Melo de Aguiar, UEA

Revisão Final

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico



Seminário de Legislação especial aplicada a grupos vulneráveis

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Profa. Dra. Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha Medina
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Prof. Pós-Dr. Mauro Augusto Ponce de Leão Braga
Prof. Pós-Dr. Flávio Humberto Pascarelli Lopes

Organizadores

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Profa. Dra. Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha Medina
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Prof. Pós-Dr. Mauro Augusto Ponce de Leão Braga
Prof. Pós-Dr. Flávio Humberto Pascarelli Lopes

Comissão científica do evento

Antonio José Cacheado Loureiro	Italo Jeffersson Fernandes Pacheco
Camila Jatahy Araujo	Jarneson Barbosa Ferreira Batista
Cristiane da Silva Pereira Medeiros	João da Silva Padilha
Raphael Nogueira Holanda Gouveia	João Paulo Ribeiro da Silva
Daniel Rabelo de Melo	Johnattan Martins Pinheiro
David Henrique Lisboa Santiago	José Adelson da Silva Miranda
Bruno Jordano da Silva Brito	Leandro Santos Gomes
Eurico Dias Teixeira Neto	Lincon de Oliveira Bernarde
Evelton Cezar Bitencourt	Edigley Oliveira da Silva
Fernanda da Silva Pereira	Marcello Phillipe Aguiar Martins
Giêr Monteiro Memoria	Marcelo Travessa Guedes
Hélio dos Santos Júnior	Paulo José Barbosa Martins de Abreu
Juvenal Cavalcante Portela	Paulo José Barbosa Martins de Abreu
Paulo José Barbosa Martins de Abreu	Tulio Diego De Almeida Monteiro
Giêr Monteiro Memória	Victor Dias Noé Araújo
Henrique Raimundo do Nascimento	
Fortaleza	

Comissão de revisores

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico



Seminário de Legislação especial aplicada a grupos vulneráveis

Adriel da Silva Santos
Aghata Gonçalves do Amaral Melo
Amanda leitão da Silva
Ana Belle Barcelos Faria
André Guilherme Oliveira Gentil
André Marques Araújo
Andrews Martins Siqueira
Bruna Maria da Silva Mota
Clodoaldo Matias da Silva
Denison Melo de Aguiar
Edinaldo Inocência Ferreira Junior
Elias Emanuel Lima de Melo
Elizabeth Ellen Santos Rocha
Emilly Victória Batista dos Santos
Ernesto Santos Coelho
Felipe Matheus de Assis Saraiva
Gabriel Imay Diaz
Giovanna Costa Novo Moreira
Gisele de Almeida Nascimento
Glenda Martins Monteconrado
Heitor Lucas Rodrigues Pontes
Inocência Ferreira Junior

João Gabriel de Souza Monteiro
Katy Anne da Silva Ferreira
Layse Oliveira de Castro
Luana Caroline Nascimento Damasceno
Lucas Emanuel Bastos Polari
Luciana Lima Conceição
Marcelo Damasceno Rodrigues
Maria Beatriz Carvalho de Alencar
Maria Clara Santana Barros de Oliveira
Paula Carolina Lobato da Cunha
Raissa Lima do Nascimento
Rian Carlos de Moraes Pereira
Rogério Ribeiro da Costa Sheila
Nascimento de Paula e Silva Oliveira
Suzy Oliveira de Araújo
Viviane dos Santos Farias
Yasmim Ferreira Derzi
Sheila Nascimento de Paula e Silva
Oliveira
Suzy Oliveira de Araújo
Viviane dos Santos Farias
Yasmim Ferreira Derzi

Comissão Organizadora

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico



Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Profa. Dra. Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha Medina
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Prof. Pós-Dr. Mauro Augusto Ponce de Leão Braga
Prof. Pós-Dr. Flávio Humberto Pascarelli Lopes

Organizadores

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Profa. Dra. Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha Medina
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Prof. Pós-Dr. Mauro Augusto Ponce de Leão Braga
Prof. Pós-Dr. Flávio Humberto Pascarelli Lopes

Comissão científica do evento

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Bruna Maria da Silva Mota
Prof. MSc. Helder Brandão Góes

Formatação

Prof. MSc. Helder Brandão Góes

Primeira revisão

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Profa. Dra. Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha Medina
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Prof. Pós-Dr. Mauro Augusto Ponce de Leão Braga
Prof. Pós-Dr. Flávio Humberto Pascarelli Lopes
Prof. MSc. Helder Brandão Góes

Revisão final

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

Os artigos publicados, bem como as opiniões neles emitidas são de inteira responsabilidade de seus autores.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade do Amazonas

R454

AGUIAR, Denison Melo de Aguiar; MEDINA, Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha; LIMA, Neuton Alves de; BRAGA, Mauro Augusto Ponce de Leão; PASCARELLI LOPES, Flávio Humberto. Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis. **Equidade**: Revista Eletrônica de Direito da Universidade do Estado do Amazonas/ Curso de Direito da Universidade do Estado do Amazonas/ Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas/ Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, Cidadania e Direitos Humanos da Universidade do Estado do Amazonas. Vol. 1. Nº 1. (2026). Manaus: Curso de Direito, 2026.

Anais

1. Direito – Periódicos. 2. Direitos Fundamentais – Periódicos.

Título.

CDU 349.6

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

APRESENTAÇÃO

Este é os Anais do Seminário de Legislação Aplicada a Grupos Vulneráveis, realizado no âmbito da disciplina homônima, ministrada aos alunos do Curso de Formação de Oficiais da Polícia Militar do Estado do Amazonas. Este seminário representa um marco na formação jurídica, ética e cidadã dos futuros oficiais, ao propor uma abordagem crítica e interdisciplinar sobre os desafios enfrentados por populações vulnerabilizadas no contexto amazônico e brasileiro.

A ementa da disciplina foi concebida com o propósito de ampliar a compreensão dos discentes sobre os múltiplos fatores que produzem e reproduzem vulnerabilidades sociais, políticas e institucionais. Partiu-se da premissa de que o policial militar, enquanto agente do Estado e promotor de direitos, deve estar capacitado não apenas para intervir em situações de conflito, mas também para reconhecer e respeitar as especificidades culturais, identitárias e históricas dos grupos com os quais interage. Assim, temas como interseccionalidade, teoria da alteridade, sexualidade humana, racismo estrutural, violência doméstica, abuso de autoridade, entre outros, foram tratados com profundidade e sensibilidade ao longo do curso.

Os manuscritos que compõem estes Anais são frutos de um processo pedagógico que valoriza a pesquisa aplicada, a escuta ativa e o compromisso com a transformação social. Os alunos foram desafiados a investigar, refletir e propor soluções jurídicas e operacionais para questões que envolvem populações indígenas, ribeirinhas, negras, LGBTQIAPN+, idosos e os próprios policiais militares — estes últimos frequentemente invisibilizados como sujeitos de direitos dentro das estruturas institucionais. Os textos revelam não apenas domínio técnico, mas também empatia, senso crítico e abertura ao diálogo, qualidades indispensáveis à atuação policial em uma sociedade plural e democrática.

A escolha das populações abordadas nos trabalhos reflete a realidade amazônica e a complexidade das relações sociais que se estabelecem no território. A presença de povos originários e comunidades tradicionais exige do policial uma postura de respeito à diversidade cultural e aos direitos coletivos. A população negra, historicamente marcada pela exclusão e pela violência institucional, demanda ações afirmativas e práticas antirracistas. A comunidade LGBTQIAPN+ enfrenta barreiras estruturais e simbólicas que exigem do agente público uma atuação pautada na dignidade e na equidade. Os idosos, por

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

sua vez, são frequentemente vítimas de negligência e violência, o que requer atenção especializada e políticas de proteção. E os próprios policiais militares, sujeitos a pressões psicológicas, riscos físicos e estigmas sociais, precisam ser reconhecidos como parte da equação da vulnerabilidade.

Os Anais aqui apresentados são, portanto, mais do que um registro acadêmico: são testemunhos de um processo formativo comprometido com a justiça social, com os direitos humanos e com a construção de uma segurança pública que respeite e valorize a vida em todas as suas expressões. Que este material possa inspirar novas práticas, pesquisas e políticas voltadas à promoção de direitos e à redução das desigualdades.

Agradecemos aos alunos pela dedicação e coragem intelectual, à Academia de Polícia Militar do Amazonas pelo apoio institucional, à Universidade do Estado do Amazonas do e à sociedade amazonense, que nos desafia diariamente a pensar e agir com responsabilidade e humanidade.

Boa leitura.

Manaus, 01 de fevereiro de 2026.

Os Organizadores,

Prof. Pós-Dr. Denison Melo de Aguiar
Profa. Dra. Márcia Cristina Nery da Fonseca Rocha Medina
Prof. Dr. Neuton Alves de Lima
Prof. Pós-Dr. Mauro Augusto Ponce de Leão Braga
Prof. Pós-Dr. Flávio Humberto Pascarelli Lopes

**Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis
Artigo Científico**

RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL: ESTUDO DE CASO SOBRE A BR-319

ENVIRONMENTAL IMPACT REPORT: CASE STUDY ON THE BR-319

Guilherme Lischt da Silva¹

Silas Melo dos Santos²

Denison Melo de Aguiar³

Neuton Alves de Lima⁴

Flávio Humberto Pascarelli Lopes⁵

1. INTRODUÇÃO

A BR-319, também conhecida como Rodovia Álvaro Maia, foi construída durante o regime militar como parte do Plano de Integração Nacional. Seu propósito era interligar as regiões remotas do Brasil, impulsionar o desenvolvimento econômico e fortalecer a segurança das fronteiras. Essa rodovia liga Manaus a Porto Velho, conectando o estado do Amazonas ao restante do país por modal rodoviário. Para Fearnside (2022) a construção da estrada foi incentivada por questão de controle territorial ao invés de priorizar a questão econômica.

Há décadas a reconstrução e repavimentação da rodovia é debatida, sendo que a obra foi planejada e adiada repetidamente, como aponta Fearnside (2022). O maior desafio é o fato de a BR-319 cortar a densa Floresta Amazônica, o que pode gerar sérios impactos ambientais. Diante disso, o governo federal desenvolveu alguns Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA), chegando na última versão em 2020.

Sendo assim, é de grande relevância a análise das consequências ambientais, culturais, econômicas e de segurança pública que podem ser geradas por esse empreendimento. Para isso, o estudo apresentou como estrutura o conhecimento sobre o que é o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), a análise do RIMA da BR-319 do ano de 2020, o apontamento dos impactos da obra na Amazônia e a relação com a segurança pública no Estado do Amazonas.

¹ Universidade do Estado do Amazonas, bacharelado em Segurança Pública e do Cidadão, e-mail: guilischjtudo@gmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4756152743304577>.

² Universidade do Estado do Amazonas, bacharelado em Segurança Pública e do Cidadão, e-mail: silasmelo202@gmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7412421402281932>.

³ Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Doutor em Direito, e-mail: denisonaguiarx@gmail.com: <http://lattes.cnpq.br/9956374214863816>.

⁴ Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Doutor em Direito, e-mail: nalima@uea.edu.br: <http://lattes.cnpq.br/5190251318187601>.

⁵ Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Doutor em Direito, e-mail: fpascarellilopes@icloud.com: <http://lattes.cnpq.br/4123702310408290>.

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

2. JUSTIFICATIVA

O trabalho apresenta como justificativa a relevância e necessidade de analisar as consequências ambientais, sociais, culturais, econômicas e de segurança pública que podem ser geradas com a repavimentação da BR-319, com base no Relatório de Impacto Ambiental (2020) e outros estudos sobre o assunto. A relevância acadêmica está em investigar e promover a análise dos desafios do empreendimento de grande porte na região amazônica, incentivando a pesquisa acadêmica das instituições amazônicas para, assim, lidar com a complexidade das legislações ambientais e direitos humanos na Amazônia. Como relevância científica, o estudo justifica-se na necessidade de que grandes obras na Amazônia precisem fundamentar-se em estudos científicos integrados, transparentes e éticos, reforçando a importância da produção científica amazônica para auxiliar na tomada de decisões. Já a relevância social do trabalho é de servir como ferramenta de transparência e discussão da problemática, permitindo que a sociedade tenha acesso a informações claras das vantagens e desvantagens do projeto, mitigação de impactos e prevenção das consequências indesejáveis.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GERAL

O objetivo geral do trabalho foi analisar a versão de 2020 do RIMA da BR-319, bem como outros estudos publicados sobre o assunto, com o intuito de apontar possíveis impactos ambientais, de segurança pública e socioeconômicos na repavimentação da rodovia para o Estado do Amazonas e para a Amazônia.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Apresentar o histórico da BR-319.
2. Conhecer o processo de elaboração do RIMA da BR-319.
3. Detalhar o RIMA da BR-319, versão 2020.
4. Discutir os impactos da obra no Amazonas e na Amazônia.

4. PROBLEMA E HIPÓTESE

O problema central da pesquisa é: quais são os potenciais impactos ambientais, de segurança pública e socioeconômicos da repavimentação da BR-319 no Estado do Amazonas e na Amazônia, em comparação com as mitigações propostas pelo RIMA da BR-319 de 2020? Como hipótese, apresenta-se que a repavimentação da BR-319, mesmo com as medidas

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis Artigo Científico

mitigadoras apresentadas pelo RIMA da BR-319 de 2020, resultará em impactos ambientais e sociais negativos na região, superando os benefícios socioeconômicos e de integração regional esperados.

6. METODOLOGIA

O estudo apresentou uma abordagem qualitativa. A técnica de pesquisa utilizada foi o levantamento de bibliografia, já que consistiu na busca de textos e documentos publicados sobre o assunto. Os meios de investigações foram bibliográficos e documentais. Bibliográfico, pois se analisou a maior quantidade possível de bibliografia pública sobre o assunto. Documental, pois também foi analisado as informações do Relatório de Impacto Ambiental da BR-319 do ano de 2020 e outros documentos.

7. RESULTADOS

7.1 HISTÓRICO DA BR-319

A BR-319, Rodovia Álvaro Maia, foi construída durante o regime militar como parte do Plano de Integração Nacional (PIN). Como aponta Pereira et. al. (2021), em 1964 foi criado, pelo governo federal, o Plano Nacional de Viação, o qual faz parte do PIN, listando 60 obras de rodovias, entre elas a BR-319. A abertura e construção da rodovia deu entre os anos de 1968 e 1973, com a inauguração oficial em 1976 (Pereira et. al, 2021).

O objetivo do empreendimento era conectar as regiões mais afastadas do país, facilitar a povoação da Amazônia, promover o desenvolvimento econômico da região norte e proteger as fronteiras.

Segundo Fearnside (2022), a estratégia governamental era que todas as rodovias fossem construídas como estradas sem pavimento e só seriam pavimentadas anos depois se justificada pelo tráfego de veículos. Porém, como relata Fearnside (2022), a BR-319 foi a única exceção a essa política, sendo asfaltada imediatamente na sua construção. Ainda, como diz o autor, foi utilizado a prática de proteger o asfalto fresco com lona plástica, por conta do período chuvoso, e assim acelerar a obra de pavimentação.

Fearnside (2022), aponta que a rodovia teve baixo tráfego de veículos, uma vez que era mais barato escoar a produção industrial de Manaus por navios ou pela via aérea. Isso foi um dos motivos que levou ao abandono da BR-319, não sendo provido a manutenção necessária. Segundo Pereira et. al (2021), devido a falta de manutenção e das condições climáticas da região o trecho do meio ficou intráfegável ao passar dos anos. Como aponta Pereira et. al. (2021),

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

nos últimos anos foram realizadas muitas tentativas de reconstrução e repavimentação de diversos trechos da BR-319. Fearnside (2022) diz que essa repavimentação é uma obra de grande clamor político e social para a população amazonense, mas que gera mais prejuízos do que benefícios socioeconômicos e ambientais.

7.2 O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO RIMA DA BR-319

Primeiramente, deve-se conhecer o que é o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), bem como a previsão legal de sua obrigatoriedade.

Sendo assim, o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) é um documento técnico que descreve e avalia possíveis impactos de um projeto ou atividade ao meio ambiente. Segundo a Fundação Estadual de Meio Ambiente de Minas Gerais, o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) é uma apresentação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) em uma linguagem menos formal e técnica para que todos possam ter acesso às informações do estudo.

Como preconiza a Resolução 001/1986 do CONAMA, o RIMA deve ser apresentado de forma objetiva e adequada para sua compreensão. As informações devem ser redigidas de forma clara, de fácil entendimento e ilustradas com mapas, fotos, gráficos e outras ferramentas de comunicação visual. Dessa forma, deixar claro as vantagens e desvantagens do projeto, além dos impactos ambientais da sua implantação.

O RIMA é de grande importância para avaliação dos impactos de um empreendimento, pois auxilia na transparência, tomada de decisões, identificação de alternativas, mitigação de impactos negativos, cumprimento legal e prevenção de consequências indesejáveis.

Como apresenta a Resolução 001/1986 do CONAMA, o Relatório de Impacto Ambiental é exigido em atividades que modificam o meio ambiente, como construção de estradas como duas ou mais faixas de rolamentos; ferrovias; portos e terminais de minério, petróleo e químicos; aeroportos; oleodutos, gasodutos, coletores de esgotos sanitários; linha de transmissão de energia elétrica; obras para exploração de recursos hídricos; extração de combustível fóssil; extração de minério; aterros sanitários; usina de geração de eletricidade; complexos e unidades industriais e agroindustriais; distritos industriais; exploração econômica de madeira ou lenha acima de 100 hectares; projetos urbanísticos acima de 100 hectares; qualquer atividade que utilize carvão vegetal superior a 10 toneladas/dia.

Ainda, a Resolução 001/1986 do CONAMA apresenta que o RIMA deve conter uma estrutura mínima. Essa estrutura deve trazer itens como os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais; a

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais; a síntese dos resultados dos estudos de diagnóstico ambiental da área de influência da obra; descrições dos possíveis impactos ambientais, suas alternativas, tempo de incidência e os métodos e técnicas para identificação, mensuração e interpretação; caracterização da qualidade ambiental futura da área afetada; descrição dos efeitos esperados das medidas mitigadoras, mencionando as que não podem ser evitadas e o grau de alteração esperado; programas de acompanhamento e monitoramento dos impactos; recomendações de alternativas mais favoráveis.

Ademais, apresenta-se o processo do projeto de repavimentação da BR-319. Segundo Pereira et. al.(2021), nos anos 2000 iniciou o debate sobre a reconstrução e repavimentação da BR-319, o qual se estende até a atualidade.

A rodovia passou por um conflito de competência no processo de licenciamento ambiental, Pereira et. al (2021), relata que no início a competência para o licenciamento ambiental era do IPAAM (Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas). As mesmas autoras apresentam que em 2004 o IBAMA relatou não ter recebido nenhum pedido de licenciamento ambiental para manutenção da BR-319 e em 2005 demonstrou que a competência para o licenciamento era sua e não do IPAAM. No mesmo ano, foi proferida uma sentença judicial que suspendeu as atividades de recuperação da rodovia até que fosse realizado o estudo de impacto ambiental e celebrado o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) entre o IBAMA e o DNIT, porém essa decisão foi revertida. Como apresenta Pereira et. al. (2021), em 2006 o IBAMA detectou irregularidades nas obras de revitalização, constatando atividades potencialmente poluidoras e sem licença ou autorização do órgão e, por consequência, aplicou multas e paralisou as obras. O conflito se prolongou ao passar dos anos e em 2017 uma decisão judicial fixou em definitivo a competência o IBAMA para realizar o licenciamento ambiental das obras na BR-319, resolvendo a questão da legitimidade legal para o licenciamento ambiental. (Pereira et. al., 2021).

Sendo assim, se apresenta a movimentação administrativa do RIMA da BR-319. Como relata Pereira et. al. (2021), em 2008 o IBAMA, DNIT e FUNAI aumentaram sua interação de trabalho a respeito da BR-319, dando origem a primeira versão do EIA/RIMA da reconstrução da BR-319. No final do mesmo ano, o IBAMA emitiu nota técnica, informando que as informações contidas no EIA/RIMA não eram suficientes, precisando de alterações. Sendo assim, ainda no mesmo ano o DNIT apresentou a segunda versão do EIA/RIMA da BR-319 ao IBAMA (Pereira et. al., 2021). Além disso, como apresenta as autoras, no ano de 2009 o IBAMA não aceitou a segunda versão do EIA/RIMA, exigindo estudos complementares. No

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

mesmo ano o DNIT apresentou a terceira versão do EIA/RIMA ao IBAMA, a qual foi aceita e iniciou as análises técnicas da viabilidade ambiental da obra. Ainda, em 2009 o IBAMA recebeu recomendação do MPF-AM para somente prosseguir o licenciamento ambiental após a complementação do EIA/RIMA e a realização de consulta prévia as comunidades tradicionais, quilombolas e indígenas afetadas pelo empreendimento (Pereira et. al., 2021). Porém, no ano de 2012, como aponta Pereira et. al. (2021), o IBAMA informou ao MPF-AM que o licenciamento do trecho do meio estava paralisada, pois o DNIT não apresentou complementação do EIA/RIMA de 2009. Segundo Pereira, et. al. (2021), no ano de 2016 o IBAMA enviou uma minuta para elaboração de novo EIA/RIMA para o trecho do meio da BR-319. Já em 2017, o MPF-AM criou o Fórum de Discussão Permanente da BR-319 com o intuito de tornar claro e transparente para todos os interessados o processo de licenciamento das obras na rodovia. Nesse mesmo ano, o DNIT enviou a FUNAI o Plano de Trabalho como parte do processo de licenciamento ambiental, no qual foi considerado apto para a apresentação às comunidades indígenas. Pereira et. al. (2021), apresentam que em 2018 o DNIT entregou ao IBAMA o novo Plano de Trabalho de Flora do EIA/RIMA, o qual foi aprovado. No mesmo ano, foi realizada uma audiência pública no Senado Federal, pela Comissão de Serviços e Infraestrutura, para tratar da recuperação da BR-319. Nessa audiência, foi criado um grupo de trabalho, o GT-319, para acompanhar o licenciamento ambiental da rodovia. Em 2020, o DNIT finalizou e apresentou ao IBAMA a quarta versão do EIA/RIMA da BR-319, tratando sobre a recuperação e pavimentação da área chamada trecho do meio da rodovia, como demonstra Pereira et. al. (2021). Essa versão do RIMA está vigente na atualidade e é o objeto da discussão sobre o empreendimento da BR-319.

7.3 DETALHAMENTO DO RIMA DA BR-319, VERSÃO 2020

O Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da BR-319, versão 2020, foi desenvolvido pelo DNIT, atendendo as exigências do IBAMA para concessão do licenciamento ambiental para o empreendimento de reconstrução e repavimentação do trecho do meio.

Conforme informações que constam no Relatório de Impacto Ambiental da BR-319 (2020), o empreendimento tem como objetivo a reconstrução e repavimentação do trecho do meio, o qual possui 405,7 km de extensão, com início no Rio Igapó Açu e fim no entroncamento com a BR-230, na altura do município de Humaitá. Assim, segundo o RIMA, a rodovia cumprirá o objetivo inicial da sua criação.

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

Como consta no RIMA BR-319 (2020), o empreendimento trará benefícios como a redução do tempo de viagem de Manaus a Porto Velho, passando de 4 a 5 dias pelo Rio Madeira para 10 a 12 horas via rodovia, além de ser mais seguro. Com isso, o transporte de passageiros e mercadorias, principalmente os perecíveis, será mais eficiente. Além disso, proporcionar a diminuição do isolamento dos municípios do Amazonas e oportunizar maior acesso a serviços públicos, promovendo o desenvolvimento social e econômico das cidades cortadas pela rodovia. Ademais, o empreendimento tem expectativa de gerar 1250 empregos diretos, sendo estimado 242 trabalhadores alternados pelos meses da obra.

Segundo informações do RIMA BR-319 (2020), a obra será dividida em dois lotes com o objetivo de aumentar o andamento do projeto, uma vez que empresas distintas vão executar trechos diferentes ao mesmo tempo. O lote 1, dividido em dois segmentos, ficará sob a responsabilidade da empresa Trefecon Engenharia e o lote 2, dividido em três segmentos, ficará sob responsabilidade da empresa Contécnica Engenharia.

Como relata o documento do RIMA da BR-319 (2020), o custo da obra ficará em 1,4 bilhões de reais, incluindo serviços de engenharias, estudos ambientais e compensações ambientais. Atualmente, desse valor já foram pagos valores com serviços desenvolvidos na rodovia.

Como infraestrutura do empreendimento, consta no RIMA da BR-319 (2020) uma pista de 7,2 metros de largura, mais 2,5 metros de acostamento com 1 metro de drenagem em cada lado, totalizando 14,20 metros de faixa de domínio.

Também, no trecho pavimentado da rodovia serão construídas obras de artes especiais, das quais 243 passagens de fauna. Dessas 243 passagens, 71 pontes, das quais serão adaptadas para passagens de animais, ficando com o espaço na margem dos rios mantido seco para que os animais possam se movimentar por baixo da ponte, contendo cercas para direcionar até a margem do rio, e com isso, evitar atropelamentos. Além disso, 123 serão passagens inferiores, as quais servirão para os animais se deslocarem por baixo da rodovia, contendo cercas para direcionar animais até a passagem. Ademais, além das passagens subterrâneas, terão 49 passagens aéreas para atender os animais que vivem em árvores chegar até o outro lado em segurança (RIMA BR-319, 2020).

Como apresenta o RIMA BR-319 (2020), a pavimentação da rodovia é planejada com cuidado, visando que os animais da região continuem protegidos. Porém, para Fearnside (2024), a medida de construir passagens para animais cruzarem a rodovia não confere como prova para a viabilidade do projeto.

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

Ademais, o trecho do meio é quase todo cercado por Unidades de Conservação Ambiental protegidos por lei, sendo três federais e quatro estaduais. Segundo informação do RIMA (2020), a presença e manutenção dessas áreas diminuem as chances de desmatamentos na região, preservando a fauna e a flora. Já para Soares Filho et. al. (2020), a pavimentação da rodovia, fluxos migratórios, expansão agrícolas e ocupação de terras aumentarão a taxa de desmatamento, atingindo 9,4 mil km² por ano em 2050. Com isso, para o mesmo autor, o asfaltamento levaria ao desmatamento acumulado alcançar 170 mil km², o que é quatro vezes maior do projetado com a média histórica.

Como afirma o RIMA da BR-319 (2020), a atividade causará impactos ambientais. O estudo foi realizado em três meios: o físico (clima, solo, água e ar); o biótico (fauna e flora); socioeconômico (população, economia, saúde, serviços públicos, turismo etc.) As escalas de classificação dos danos, são verdes (pouco significativo); azul (média significância); amarelo (impacto significativo); laranja (muito significativo); vermelho (crítico). Sendo assim, o RIMA apresenta que o empreendimento da BR-319 causará 103 tipos de impactos ambientais, sendo eles 15 no meio físico; 39 no meio biótico e 49 no meio socioeconômico. Desses impactos, 27 tipos atingirão de forma significativa para o meio ambiente. Entre eles estão a alteração da fauna, pressão sob espécies vulneráveis, riscos de incêndios florestais, redução da cobertura florestal e perda de habitat, aumento de doenças, alteração do habitat aquático, formação de lagos marginais, entre outros. Também, como impactos muito significativos são apresentados o atropelamento de animais, poluição sonora, criação de expectativa na população, diminuição da fauna e flora na região, fragmento da vegetação, entre outras.

Em relação as terras indígenas, o RIMA da BR-319 (2020) apresenta cinco comunidades indígenas que serão impactadas pela obra, as quais foram pesquisadas em outro estudo, o Estudo do Componente Indígena. No entanto, segundo Soares Filho et. al. (2020), o projeto envolve cerca de 18 mil indígenas, as quais deveriam participar da consulta pública da BR-319, porém, até o momento do estudo não foi realizado.

Por fim, para mitigar ou evitar os danos ambientais, o RIMA (2020) prevê o desenvolvimento de programas ambientais para promover e fortalecer a presença estatal nas áreas impactadas pela recuperação da rodovia.

7.4 OS IMPACTOS DA OBRA NO AMAZONAS E NA AMAZÔNIA

Como afirma Fearnside (2018), a BR-319 tem elevado potencial de causar impactos ambientais e sociais na Amazônia. Para o autor, o debate da obra tem se limitado a faixa de

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

terra utilizada pela rodovia, porém, o impacto vai muito além, impactando metade do que sobra da Floresta Amazônica.

Para Pereira et. al. (2021), a recuperação da trafegabilidade da BR-319 aumentará o “arco do desmatamento”, ocasionando impactos potencialmente devastadores em todo bioma amazônico. Ao conectar Manaus ao “arco do desmatamento” em Rondônia, grileiros e sem terras migrarão para o Amazonas, o que poderá causar impactos negativos como aumento do desmatamento, crimes ambientais e crescimento dos problemas sociais (Fearnside, 2018).

Também, para Fearnside (2018), ocorreria a abertura de estradas laterais à BR-319, as quais levariam os desmatadores para além das áreas de proteção criadas ao longo da BR-319. O autor cita a abertura da AM-366, a qual cortaria o bloco de floresta intacta ao oeste do Rio Purus, ligando a rodovia federal aos municípios de Coari, Tefé e Juruá. Ainda, Fearnside (2018), aponta que por se tratar de estradas estaduais, essas seriam construídas sem licenciamento ambiental federal e que a aprovação de forma acelerada pelos órgãos estaduais contribuiria para a abertura do oeste do Amazonas para os desmatadores oriundos da BR-319.

A Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), publicou em 2024 o estudo do projeto de recuperação e pavimentação da BR-319 como foco no desenvolvimento regional sustentável da Amazônia legal. Segundo esse projeto, a pavimentação da rodovia federal trará grandes modificações sociais e econômicas para a região, como a ampliação da malha viária estadual com as estradas AM-366 e AM-364. Como apresenta o documento, essas estradas proporcionará as atividades rurais e florestais dos municípios em torno da estrada e ajudará no desenvolvimento econômico ampliando o ecoturismo na região. Porém, para Fearnside (2024) as atividades rurais e florestais referem-se ao desmatamento e degradação florestal pela extração de madeira, sendo a AM-366 a estrada que abriria a grande área “Trans-Purus” a madeireiros e desmatadores.

Para Soares Filho et. al. (2020), a pavimentação da BR-319 traz consequências negativas ao meio ambiente e a economia brasileira. Os autores relatam que com a pavimentação ocorreria um fluxo migratório, expansão agrícola e ocupações de terras e, por consequência, a taxa de desmatamento será alta, atingindo 9,4 mil km² até 2050. Para analisar as consequências ambientais e econômicas foi avaliado a emissão de gases do efeito estufa e a perda de serviços ambientais da Floresta Amazônica, concluindo que o desmatamento acumulado seria quatro vezes maior do que o esperado com a média histórica e a emissão acumulada de CO₂ mais que quadruplicaria, chegando a 8 bilhões de toneladas, e como

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis

Artigo Científico

consequência, o Brasil não cumprirá as metas ambientais assumidas no acordo de Paris (Soares Filho et. al., 2020).

Ademais, para Soares Filho et. al. (2020), a perda da vegetação nativa pelo empreendimento da BR-319 trará consequências drásticas para o agronegócio brasileiro, pois o desmatamento afetará os serviços ambientais como a regulação de chuvas que atende as regiões estratégicas do agronegócio, podendo totalizar um prejuízo de mais de 350 milhões de dólares por ano nas receitas de geração de energia hidroelétrica, plantação de soja e agropecuária.

Ainda, Soares Filho et. al. (2020) aponta que 40 unidades de conservação, 6 milhões de hectares de terras públicas e 50 terras indígenas estariam ameaçadas com as obras da rodovia federal, pois facilitaria a vinda de grileiros para a região. Também, esses autores alegam que a população indígena local, com cerca de 18 mil pessoas, não participou da consulta pública sobre a pavimentação da BR-319. Pereira et. al. (2021) corroboram dizendo que comunidades tradicionais e indígenas reclamam de diversos impactos da obra em seu modo de vida e que desejam o direito de ser consultadas previamente sobre o empreendimento.

Sobre os benefícios econômicos do empreendimento na região amazônica, Fearnside (2021) alega que a justificativa econômica é falaciosa, já que estudos logísticos demonstram que o transporte de cargas pela BR-319 até São Paulo seria mais caro que por outros modais, como o hidroviário. No mesmo sentido, Soares Filho et. al. (2020) diz que a racionalidade econômica do empreendimento é questionável, pois o Rio Madeira é a principal via de escoamento da produção. Além disso, o projeto é economicamente inviável, uma vez que apenas um terço do investimento retornará como benefícios (Soares Filho et. al., 2020).

Fearnside (2018) também aponta que os problemas urbanos em Manaus serão agravados, pois facilitaria a migração do resto do país para a capital amazonense. No mesmo pensamento, Pereira et. al. (2021) explica que grandes obras de infraestrutura causam impactos adversos na comunidade e espaços locais, provocando o deslocamento forçado, sobrecarga de serviços públicos, exploração sexual de crianças e adolescentes, entre outros problemas que pioram as vulnerabilidades já existentes. Para a Fundação Getúlio Vargas (2017), esses grandes empreendimentos alteram a dinâmica socioeconômica regional, como por exemplo o aumento do fluxo de capital e mão de obra.

Sendo assim, a reforma da BR-319 poderá impactar o funcionamento dos serviços públicos dos municípios ao seu redor, pois aumentará o fluxo populacional nessas cidades, como por exemplo o serviço de saúde pública. Como explica Fearnside (2021), o serviço de saúde pública nos municípios do Amazonas é precário e a pavimentação da BR-319 não garante

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis Artigo Científico

condições para melhoria do serviço de saúde. A justificativa de reforma da rodovia para melhorar a saúde pública não tem sustentação, já que o gasto com a obra seria muito maior que os investimentos em melhoria da saúde pública nos municípios em torno da rodovia (Fearnside, 2021).

Na seara da segurança pública, na visão de Fearnside (2021), o argumento da melhora da segurança pública é contrariado com o aumento do desmatamento e maior presença de grileiros e madeireiros na região. Além da crescente nos crimes ambientais, o aumento do fluxo para o Amazonas favorece o crescimento e fortalecimento das organizações criminosas; chegada de mais armamentos para os criminosos; facilitação da rota do tráfico de drogas; aumento de crimes sexuais ao redor da rodovia; entre outras infrações (Pereira et. al., 2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo permitiu compreender o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da BR-319, versão 2020, e os impactos que a repavimentação da BR-319 pode causar ao meio ambiente, na segurança pública e as questões socioeconômicas da região amazônica. Sendo assim, constatou-se que o empreendimento, mesmo com os objetivos de integração regional e desenvolvimento econômico do estado do Amazonas, apresenta significativos riscos ambientais e sociais, principalmente em virtude da localização em uma das áreas mais sensíveis da Floresta Amazônica.

As informações indicam que, apesar das medidas mitigadoras propostas, como construções de passagens de animais e programas ambientais, os efeitos negativos do projeto tendem a superar os benefícios. Os problemas como o crescimento no desmatamento; os efeitos sobre as comunidades tradicionais e indígenas; a sobrecarga dos serviços públicos nos municípios e o aumento de atividades ilegais como as facções criminosas, o tráfico de drogas, a grilagem e exploração sexual são pontos que contrariam os aspectos positivos do empreendimento. Também a falta de consulta pública as comunidades indígenas atingidas evidenciam a fragilidade e a problemática do licenciamento ambiental.

Além disso, a viabilidade econômica do projeto é questionada, pois autores apontam alternativas logísticas mais eficiente e baratas para o escoamento da produção e que o gasto com a reforma não trará retornos significativos para a região.

Portanto, a repavimentação da BR-319 deve buscar critérios técnicos, ambientais e sociais mais rigorosos e não se basear na pressão e influência política. É imprescindível que as decisões de empreendimentos de infraestrutura de grande porte na Amazônia, como o da BR-

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis Artigo Científico

319, sejam fundamentadas em estudos integrados, transparentes e participativos, para assim, garantir a preservação ambiental e os direitos da população local. Assim, proporcionar o desenvolvimento regional de forma sustentável, sem prejudicar toda uma geração futura.

REFERÊNCIAS

AMAZONAS. **Recuperação e pavimentação da rodovia BR-319 com foco no desenvolvimento regional sustentável da Amazônia Legal**. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Manaus, Amazonas. 2024. Disponível em: <https://prda.sudam.gov.br/pdf/48df308fcc8605ccf3f5d8265f28e706.pdf>. Acesso em: 10/04/2025.

BRASIL. **Resolução 001/1986 – Conselho Nacional do Meio Ambiente**. Ministério do Meio Ambiente. Brasília. 1986. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/sophia/cnia/legislacao/MMA/RE0001-230186.PDF>. Acesso em: 10/04/2025.

BRASIL. **Relatório de Impacto Ambiental: Pavimentação e melhoramentos, incluindo obras de artes especiais na BR-319 – Trecho do Meio**. Ministério da Infraestrutura. Brasília. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro/audiencias-publicas/rima/br-319-rima.pdf>. Acesso em: 02/04/2025.

FEARNSIDE, P. M. BR-319 e a destruição da floresta amazônica. **Amazônia Real**. 2018. Disponível em: https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2018/BR-319_e_a_destrui%C3%A7ao_da_floresta_amazonica.pdf. Acesso em: 10/04/2025.

FEARNSIDE, P. M. Grilagem na rodovia BR-319: o escândalo do lote C. **Amazônia Real**. 2021. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/grilagem-na-rodovia-br-319-4-o-escandalo-do-lote-c/>. Acesso em: 08/04/2025.

FEARNSIDE, P. M. **Destruição e conservação da Floresta Amazônica**. 1ª edição. Manaus: Editora INPA. 2022. Disponível em: https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2022/Destrui%C3%A7ao_e_Conserva%C3%A7ao_da_Floresta_Amazonica.pdf. Acesso em: 01/05/2025.

FEARNSIDE, P. M. Mais uma manobra do DNIT para sua obra desastrosa na BR-319: a tentativa de ressuscitar a licença prévia. **Amazônia Real**. 2024. Disponível em: https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2024/Fearnside-2024-Mais_uma_manobra_do_DNIT_para_realizar_sua_obra_desastrosa_na_BR-319.pdf. Acesso em: 20/04/2025.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Implementando os Princípios Orientadores sobre Empresas e Direitos Humanos**: o dever do Estado de proteger e a obrigação das empresas de respeitar os direitos humanos. Brasília: Ministério dos Direitos Humanos, 2017. Disponível em: <https://mestrado.ibdt.org.br/artigo/implementando-os-principios-orientadores-sobre-empresas-e-direitos-humanos-da-onu-o-dever-do-estado-de-protger-e-a-obrigacao-das-empresas-de-respeitar-os-direitos-humanos/>. Acesso em: 10/05/2025.

Anais do Seminário de Legislação aplicada a grupos vulneráveis Artigo Científico

FUNDAÇÃO ESTADUAL DE MEIO AMBIENTE DE MINAS GERAIS. **Estudo de impacto/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)**. Minas Gerais. Disponível em: <https://feam.br/elabora%C3%A7%C3%A3o-de-estudo-de-impacto/relat%C3%B3rio-de-impacto-ambiental-eia/rima->. Acesso em: 12/05/2025

PEREIRA, F. C.; PEREIRA, G. A.; MONESI, R. C. Rodovias e os impactos socioambientais: o caso da BR-319. **Fundação Getúlio Vargas** – Centro de Direitos Humanos e Empresas. São Paulo. 2021. Disponível em: <https://direitosp.fgv.br/centro-de-pesquisa/centro-de-direitos-humanos-empresas-cedhe>. Acesso em: 10/04/2025.

SOARES FILHO, B.; DAVIS, J. L.; RAJÃO, R. Pavimentação da BR-319, rodovia do desmatamento. Centro de Sensoriamento Remoto e Laboratório de Gestão de Serviços Ambientais. **Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)**. Minas Gerais. 2020. Disponível em: https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Nota_tecnica_112020-01_pavimentacao_BR_319.pdf. Acesso em: 05/05/2025.

PALAVRAS-CHAVE: Amazônia, BR-319, Impacto ambiental.

KEY WORDS: Amazon, BR-319, Environmental impact.