ReGeo
ISSN: 2177-3246

MEIO AMBIENTE EM DISPUTA: POLÍTICAS PÚBLICAS, IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS E A JUDICIALIZAÇÃO DO LICENCIAMENTO DA BR-319 NO ANO DE 2026

ENVIRONMENT IN DISPUTE: PUBLIC POLICIES, SOCIO-ENVIRONMENTAL IMPACTS AND THE JUDICIALIZATION OF THE BR-319 LICENSING IN 2026

MEDIO AMBIENTE EN DISPUTA: POLÍTICAS PÚBLICAS, IMPACTOS SOCIOAMBIENTALES Y JUDICIALIZACIÓN DE LA LICENCIA BR-319 EN EL AÑO 2026

10.56238/revgeov17n3-097

Antonio Jorge Barbosa da Silva
Doutor em Biodiversidade e Biotecnologia
Instituição: Universidade do Estado do Amazonas (UEA)
E-mail: jorgebarbosasilva@hotmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0001-7687-3578

Ygor Felipe Távora da Silva
Doutor em Direito
Instituição: Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)
E-mail: ygor_lip@hotmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0003-0154-7860

RESUMO
O objetivo geral consiste em analisar os impactos socioambientais e os impasses jurídico-institucionais relacionados ao licenciamento da BR-319 no corrente ano. Este estudo adota uma abordagem qualitativa de caráter bibliográfico e documental, analisando criticamente relatórios técnicos, decisões judiciais, artigos científicos e notícias recentes sobre o andamento do licenciamento e das obras. A pesquisa busca não apenas descrever os fatos, mas interpretar as dinâmicas de poder e os argumentos em jogo nesse processo complexo e multidirecional. As principais referências que fundamentam esta pesquisa incluem estudos de autores como Fearnside (2022; 2024), Ferrante e Piccinini (2024), que destacam os graves impactos ambientais e as violações de direitos indígenas associados à reconstrução da BR-319, enquanto documentos oficiais como o da SEDECTI (2024) enfatizam o potencial de desenvolvimento regional sustentável do empreendimento. Autores como Pinheiro e Nascimento (2025) abordam as dimensões econômicas e jurídicas do projeto, e Chagas et al. (2023) analisam os efeitos da implantação da rodovia sob uma perspectiva técnico-ambiental. Por fim, conclui-se que a BR-319 simboliza um desafio civilizatório: como conciliar a necessidade de integração logística com a urgência da conservação ambiental e a garantia de direitos das populações locais. O caso evidencia que, sem uma visão sistêmica, ética e técnica consistente, grandes projetos de infraestrutura na Amazônia seguirão sendo fonte de conflito e incerteza, em vez de vetores de desenvolvimento verdadeiramente sustentável e inclusivo.

Palavras-chave: BR-319. Impactos Socioambientais. Judicialização. Licenciamento Ambiental. Desmatamento. Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT
The general objective is to analyze the socio-environmental impacts and legal-institutional impasses related to the licensing of the BR-319 highway in the current year. This study adopts a qualitative approach of a bibliographic and documentary nature, critically analyzing technical reports, judicial decisions, scientific articles, and recent news about the progress of the licensing and construction. The research seeks not only to describe the facts but also to interpret the power dynamics and arguments at play in this complex and multidirectional process. The main references that underpin this research include studies by authors such as Fearnside (2022; 2024), Ferrante and Piccinini (2024), who highlight the serious environmental impacts and violations of indigenous rights associated with the reconstruction of the BR-319 highway, while official documents such as that of SEDECTI (2024) emphasize the potential for sustainable regional development of the project. Authors such as Pinheiro and Nascimento (2025) address the economic and legal dimensions of the project, and Chagas et al. (2023) analyze the effects of the highway's implementation from a technical-environmental perspective. Finally, it is concluded that the BR-319 symbolizes a civilizational challenge: how to reconcile the need for logistical integration with the urgency of environmental conservation and the guarantee of the rights of local populations. The case demonstrates that, without a consistent systemic, ethical, and technical vision, large infrastructure projects in the Amazon will continue to be a source of conflict and uncertainty, instead of vectors of truly sustainable and inclusive development.

Keywords: BR-319. Socio-Environmental Impacts. Judicialization. Environmental Licensing. Deforestation. Regional Development.

RESUMEN
El objetivo general consiste en analizar los impactos socioambientales y los impasses jurídico-institucionales relacionados con la licencia BR-319 no corrente año. Este estudio adota uma abordagem cualitativa de carácter bibliográfico y documental, analizando críticamente relatórios técnicos, decisiones judiciales, artículos científicos y noticias recientes sobre o andamento do licenciamento e das obras. La persona que busca no sólo descubre los hechos, sino que los interpreta como dinámicas de poder y argumentos en un proceso complejo y multidireccional. Como principales referencias que fundamentan esta investigación se incluyen estudios de autores como Fearnside (2022; 2024), Ferrante e Piccinini (2024), que destacan los graves impactos ambientales y las violaciones de derechos indígenas asociados a la reconstrucción de la BR-319, así como documentos oficiales como el SEDECTI (2024) enfatizando el potencial de desenvolvimento regional sustentável do empreendimento. Autores como Pinheiro e Nascimento (2025) abordan las dimensiones económicas y jurídicas del proyecto, y Chagas et al. (2023) analisam os efeitos da implantação da rodovia sob uma perspectiva técnico-ambiental. Por ahora, concluimos que la BR-319 simboliza un desafío civilizatorio: como conciliar la necesidad de integración logística con la urgencia de la conservación ambiental y la garantía de los derechos de las poblaciones locales. O caso evidencia que, sin una visión sistémica, ética y técnica consistente, grandes proyectos de infraestructura en la Amazonia seguirán sendo fuente de conflicto e incerteza, en vez de vectores de desarrollo verdadeiramente sustentable e inclusivo.

Palabras clave: BR-319. Impactos Socioambientales. Judicialización. Licenciamiento Ambiental. Explotación Florestal. Desarrollo Regional.

1 INTRODUÇÃO

Barbosa e Silva (2025), relatam que a BR-319 foi concebida e implementada como um projeto estratégico de integração nacional durante o regime militar, sendo inaugurada em 1976 como via totalmente pavimentada para conectar Manaus a Porto Velho. Inicialmente, a rodovia impulsionou fluxos comerciais e de pessoas entre Amazonas e Rondônia, facilitando especialmente o transporte de produtos agropecuários e o deslocamento interestadual. No entanto, a falta de políticas contínuas de manutenção, somada à ausência de controle de peso dos veículos, levou à rápida degradação de seu trecho central, aproximadamente 405 km, resultando na interdição do tráfego em 1988, apenas doze anos após sua inauguração. Os autores destacam que, desde então, narrativas midiáticas e interesses políticos e econômicos vêm disputando o sentido da "reconstrução" da rodovia, oscilando entre o discurso do desenvolvimento regional e as críticas aos seus custos socioambientais e à insustentabilidade do modelo de infraestrutura na Amazônia.

Pinheiro e Nascimento (2025), a reconstrução da BR-319, principal via de ligação terrestre entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO), esbarra em contradições inerentes à atuação estatal, na medida em que o próprio Estado, por meio de suas instituições, impõe obstáculos jurídicos e ambientais que comprometem a viabilidade e os prazos do empreendimento. Os autores destacam que exigências relacionadas ao licenciamento ambiental, condicionantes de órgãos como o IBAMA e o IPAAM, além de decisões judiciais motivadas por ações do Ministério Público Federal, criam um cenário de incerteza institucional que eleva os custos econômicos e alonga indefinidamente a execução das obras. Esse embaraço regulatório, somado à fragilidade dos solos e ao regime de chuvas da região, coloca em xeque a sustentabilidade financeira e operacional do projeto, questionando se a reconstrução da rodovia, ainda que estrategicamente relevante para o escoamento de cargas durante eventos de seca extrema, constitui de fato uma solução efetiva para o desenvolvimento logístico de Manaus ou se representa um investimento de alto risco, sujeito a interrupções e revisões contínuas.

Conforme destacado no projeto elaborado pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Amazonas (2024), a pavimentação do Trecho do Meio da BR-319 representa um catalisador para transformações socioeconômicas profundas na região, ao permitir a integração eficiente entre municípios como Porto Velho (RO), Manaus (AM), Humaitá (AM), Tapauá (AM) e Manicoré (AM), com reflexos diretos no fortalecimento de cadeias produtivas rurais, no fomento ao ecoturismo, especialmente por meio da articulação entre unidades de conservação como o Parque Nacional Nascentes do Lago Jari, e na atração de investimentos públicos e privados. O estudo ressalta, contudo, que tais avanços devem estar necessariamente associados à execução rigorosa de Programas Ambientais de monitoramento e mitigação, os quais visam assegurar que a implantação e operação da rodovia minimizem impactos sobre a fauna, flora, solos, recursos

hídricos e comunidades locais, conformando assim um modelo de desenvolvimento que alia conectividade logística à sustentabilidade socioambiental.

A reconstrução da BR-319 em 2026 configura-se como um dos mais significativos estudos de caso sobre disputas ambientais e territoriais no Brasil contemporâneo. O projeto, que visa reconectar Porto Velho (RO) a Manaus (AM), tornou-se palco de intensos debates que envolvem poder público, setor empresarial, comunidades tradicionais, organizações não governamentais e o sistema de justiça. Sua relevância extrapola a dimensão infraestrutural, revelando tensões profundas entre modelos de desenvolvimento, conservação da biodiversidade e garantia de direitos socioambientais na Amazônia.

Este estudo adota uma abordagem qualitativa de caráter bibliográfico e documental, analisando criticamente relatórios técnicos, decisões judiciais, artigos científicos e notícias recentes sobre o andamento do licenciamento e das obras. A pesquisa busca não apenas descrever os fatos, mas interpretar as dinâmicas de poder e os argumentos em jogo nesse processo complexo e multidirecional.

O objetivo geral consiste em analisar os impactos socioambientais e os impasses jurídico-institucionais relacionados ao licenciamento da BR-319 no corrente ano. Para operacionalizar essa investigação, definiram-se os seguintes objetivos específicos: identificar os principais impactos socioambientais da obra; analisar o processo de licenciamento ambiental e suas condicionantes; e avaliar os efeitos da judicialização sobre a execução da política pública.

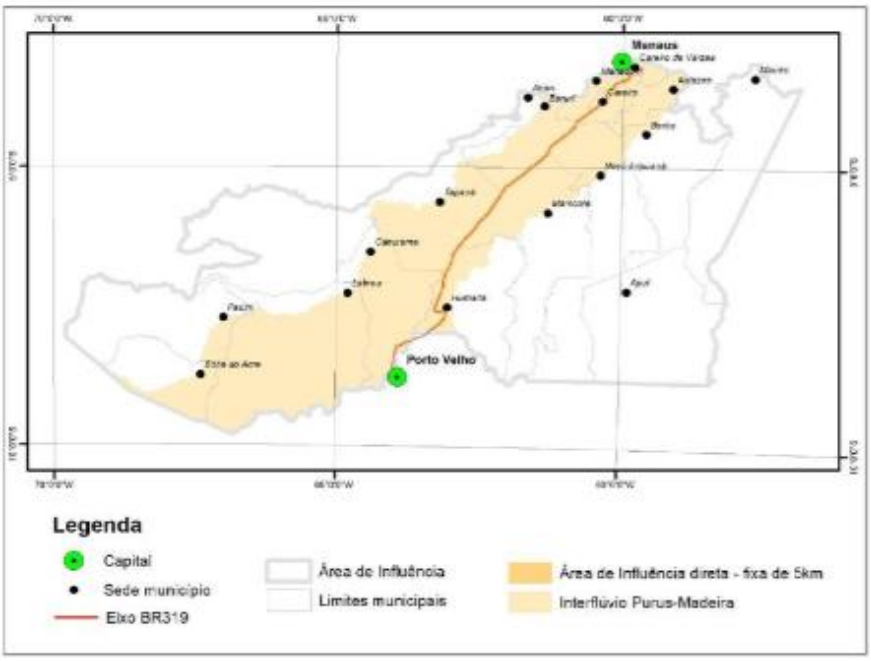
O desenvolvimento do trabalho perpassa dois eixos temáticos centrais. O primeiro dedica-se aos impactos socioambientais da rodovia, com atenção especial às pressões sobre territórios tradicionais, dinâmicas de desmatamento e transformações no uso do solo. O segundo eixo aborda o licenciamento e a judicialização do empreendimento, examinando a atuação de órgãos ambientais, do Ministério Público e do Poder Judiciário na regulação e na mediação do conflito. Por fim, o estudo busca contribuir para um entendimento crítico dos limites e possibilidades de conciliação entre crescimento econômico, sustentabilidade e justiça social em contextos de alta sensibilidade ecológica e institucional.

2 IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA BR-319

De acordo com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Amazonas (2024), a recuperação e pavimentação da BR-319 (Figura 1) configura-se como um projeto estratégico para o desenvolvimento regional sustentável na Amazônia Legal, integrando não apenas os eixos logísticos nacionais, mas também promovendo acesso e inclusão socioeconômica para mais de 2,5 milhões de pessoas residentes em onze municípios diretamente influenciados pela rodovia. O empreendimento visa reconectar trechos já pavimentados, como o Trecho 1 (entre os km 0 e 113,7) e o Trecho 3 (do km 655,7 ao km 859,5), por meio da recuperação do Trecho do Meio (405,7 km entre os km 250,7 e 656,4), assegurando tráfego contínuo de cargas e passageiros entre Porto Velho

(RO), Manaus (AM) e demais estados, com reflexos positivos na integração produtiva, no escoamento da produção e na qualidade de vida de populações historicamente isoladas, que apresentam IDHM médio de 0,537.

Figura 1 - Contexto geográfico, político e de integração da área de influência da BR 319, que liga Manaus AM ePorto Velho RO.



Fonte: Amazonas (2024)

Conforme analisam Silva, Neto e de Jesus (2024), a construção de rodovias na Amazônia, entre as quais se destaca a BR-319, insere-se em uma tradição geopolítica de longa data, iniciada ainda no século XX e intensificada durante o Regime Militar (1964–1985), na qual o Estado brasileiro buscou promover a integração territorial, a exploração de recursos naturais e a consolidação da soberania nacional por meio de grandes obras de infraestrutura. Os autores ressaltam que tais intervenções não foram meramente técnicas, mas estratégicas, orientadas por uma visão de ocupação produtiva do território e de expansão das fronteiras econômicas, criando corredores logísticos que reconfiguraram dinâmicas regionais e redefiniram relações entre centros urbanos, zonas rurais e áreas de floresta.

Conforme analisam Chagas et al. (2023), a reconstrução da BR-319 (Figura 2) representa um dos empreendimentos mais complexos e controversos do ponto de vista socioambiental na Amazônia, uma vez que a rodovia conecta regiões de floresta preservada a áreas intensamente pressionadas pelo desmatamento. Os autores ressaltam que, além das alterações irreversíveis no ecossistema, o projeto amplia conflitos fundiários e pressiona territórios de comunidades tradicionais, exigindo não apenas o cumprimento da legislação ambiental, mas também mecanismos robustos de governança participativa que integrem proteção ecológica, direitos territoriais e planejamento transparente.

Figura 2 - BR-319

Fonte: Amazonas (2024)

De acordo com Pinheiro e Nascimento (2025), a BR-319, como principal eixo viário entre Porto Velho e Manaus, desempenha um papel estratégico na integração regional, mas sua reconstrução tem sido acompanhada de profundas transformações socioambientais. No segmento que liga Porto Velho a Humaitá, observa-se intensa reconfiguração do território, caracterizada por fluxos migratórios, avanço da agropecuária e pressão sobre áreas de floresta. A possível repavimentação da rodovia, originalmente inaugurada nos anos 1970 e depois parcialmente abandonada, tem gerado controvérsias que abrangem dimensões políticas, sociais e ecológicas. Tais obras, assim como as realizadas em outros eixos como a BR-163, são criticadas por especialistas, que alertam para o risco de acelerar o desmatamento e expandir a fronteira de degradação no arco amazônico.

Conforme destacam Silva, Neto e de Jesus (2024), a reativação dos fluxos rodoviários na BR-319 a partir de outubro de 2015 reestruturou dinâmicas territoriais e econômicas no sul do Amazonas, permitindo não apenas a reconexão de eixos estratégicos como Manaus-Porto Velho e Manaus-Lábrea por meio de transporte regular de passageiros e cargas, mas também catalisando processos de reorganização espacial e crescimento urbano ao longo do corredor viário. Os autores evidenciam que o distrito de Realidade, no município de Humaitá, emergiu como caso emblemático dessa nova dinâmica, transformando-se em um centro de serviços e comércio articulador de fluxos regionais, especialmente durante o período de estiagem (junho a dezembro), quando a intensificação do tráfego rodoviário potencializou a circulação de mercadorias, pessoas e capitais, reconfigurando hierarquias urbanas e integrando territórios historicamente isolados às redes logísticas e econômicas da Amazônia.

Segundo Barbosa e Silva (2025), a agenda de repavimentação da BR-319 é marcada por profundas divergências políticas e narrativas concorrentes, refletindo tensões entre modelos de desenvolvimento e conservação na Amazônia. Os autores destacam que, paralelamente, a severa seca

de 2023-2024 na região paradoxalmente fortaleceu narrativas favoráveis à reconstrução, com ampla cobertura midiática destacando o intenso tráfego de veículos pesados (como carretas e rodo trens de até 74 toneladas) como "prova" da viabilidade econômica e da urgência do empreendimento. Essa dualidade de discursos, entre a crítica ambiental e a defesa logística, revela como interesses econômicos, crises climáticas e disputas institucionais se entrelaçam na construção simbólica e material da infraestrutura na Amazônia.

Segundo Santos et al. (2024), adotou-se um cronograma de três anos para o início das obras de infraestrutura rodoviária na região após a pavimentação da BR-319, conforme detalhado o trecho Manaus–Porto Velho com previsão de conclusão da pavimentação em 2025. A aplicação das taxas de transição de uso do terreno em cenários de desmatamento seguiu metodologia validada, porém com ajustes nos valores médios de aumento (0,32) e diminuição (0,19) da devastação florestal, calculados com base na série histórica de 2000 a 2021 e aplicados em intervalos de 6 anos a partir de 2021, visando projetar os impactos cumulativos da obra sobre a dinâmica socioambiental regional.

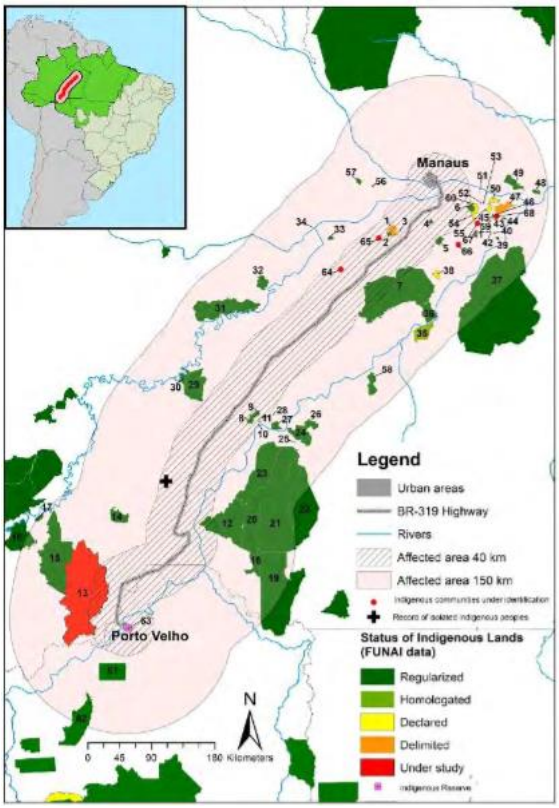
De acordo com Santos et al. (2024), a reconstrução e pavimentação da rodovia BR-319 teriam efeitos transformadores sobre os padrões de desmatamento na Amazônia Ocidental, região que ainda preserva extensas áreas de floresta primária justamente devido ao seu histórico isolamento logístico. Com base em simulações de uso e cobertura do solo para o período de 2021 a 2100, os autores alertam que a rodovia funcionaria como um vetor de expansão da fronteira agrícola e de ocupação irregular em direção ao norte e oeste do Amazonas, áreas até então relativamente intocadas. O estudo prevê não apenas a perda acelerada de vegetação nativa ao longo do corredor viário, mas também a indução de processos secundários de degradação, como fragmentação de habitats, aumento de queimadas e pressão sobre terras indígenas e unidades de conservação. Os resultados reforçam que a obra, longe de ser um projeto isolado de infraestrutura, atuaria como catalisadora de uma nova dinâmica socioambiental na região, com consequências irreversíveis em escala continental.

Conforme destacado por Chagas et al. (2023), a implantação de rodovias como a BR-319 deve ser planejada de forma a mitigar impactos socioambientais, garantindo que o desenvolvimento econômico não ocorra à custa da degradação de territórios tradicionalmente ocupados ou da ampliação de desigualdades. Os autores enfatizam a necessidade de equilíbrio entre infraestrutura, preservação e justiça social, assegurando que comunidades locais sejam incluídas no processo decisório e que seus modos de vida sejam considerados na busca por um modelo verdadeiramente sustentável.

No entanto, alertam Santos et al. (2023), a reconstrução da rodovia BR-319 representa uma ameaça crítica a um dos maiores blocos de floresta tropical preservada no mundo, uma região que abriga entre 15% e 20% da biodiversidade global e estoca aproximadamente 120 gigatoneladas de carbono. Os autores destacam que a rodovia facilitaria o acesso a áreas até então isoladas, potencializando dramaticamente o desmatamento, o que, por sua vez, afetaria não apenas ecossistemas

locais, mas também o ciclo global de carbono, a regulação climática regional e os regimes hidrológicos de que dependem populações humanas e atividades econômicas em escala continental.

Figura 3 - Mapa de terras e comunidades Indígenas impactadas pela rodovia BR-319.



Fonte: Ferrante, Fearnside e Piccinini (2024).

A figura 3 apresenta a sobreposição espacial entre o traçado da BR-319 e territórios indígenas, evidenciando a vulnerabilidade de populações tradicionais frente aos impactos diretos e indiretos da reconstrução da rodovia. Conforme discutido por Ferrante, Fearnside e Piccinini (2024), a via corta ou tangencia áreas críticas para a subsistência cultural e física dessas comunidades, potencializando conflitos, pressões por invasões e a degradação de recursos essenciais. A visualização reforça a dimensão territorial do risco associado ao empreendimento, que transcende questões ambientais e alcança violações de direitos historicamente negligenciadas em processos de licenciamento.

Segundo Ferrante, Marinho e Fearnside (2025), a crise de fumaça que atingiu Manaus em 2023 está intimamente associada da exploração ambiental ao longo do eixo da BR-319. Ou seja, a degradação ambiental acelerada na região da rodovia, decorrente de ocupações ilegais de terras públicas, grilagem e queimadas criminosas estimuladas pela expectativa de reconstrução e pavimentação da via, criou um corredor de desmatamento que se estende do ponto de acesso de AMACRO (Amazonas, Acre e Rondônia) em direção à Amazônia Central, outrora preservada. Essa dinâmica, intensificada pela completa ausência de governança e fiscalização na região da BR-319 e dos ramais ilegais que dela derivam, não apenas amplia a fronteira agropecuária, mas também gera

impactos diretos na saúde pública e na qualidade de vida em Manaus, cidade historicamente acostumada com ar limpo. O estudo defende, portanto, a urgência de políticas integradas que reconheçam a inviabilidade ambiental de grandes projetos rodoviários na Amazônia e priorizem alternativas de baixo impacto, como o fortalecimento da hidrovia e modais fluviais.

Segundo Fearnside (2022), a reconstrução da rodovia BR-319 configura-se como um "desastre evitável", uma vez que seus impactos socioambientais superam significativamente os eventuais benefícios econômicos ou de integração logística. O autor destaca que a reabertura do chamado "trecho do meio", historicamente fragilizado e sujeito a degradação acelerada, catalisaria processos de desmatamento, invasão de terras públicas e pressão sobre áreas protegidas e territórios indígenas, intensificando conflitos fundiários e perda de biodiversidade. Além disso, Fearnside argumenta que os custos de manutenção da rodovia em região de solos frágeis e alta pluviosidade seriam economicamente insustentáveis a médio e longo prazo, colocando em questão a racionalidade do investimento e a falta de transparência na avaliação de alternativas menos impactantes.

3 LICENCIAMENTO E JUDICIALIZAÇÃO DA BR-319

De acordo com Pinheiro e Nascimento (2025), a BR-319, como principal eixo viário entre Porto Velho e Manaus, desempenha um papel estratégico na integração regional, mas sua reconstrução tem sido acompanhada de profundas transformações socioambientais. No segmento que liga Porto Velho a Humaitá, observa-se intensa reconfiguração do território, caracterizada por fluxos migratórios, avanço da agropecuária e pressão sobre áreas de floresta. A possível repavimentação da rodovia tem gerado controvérsias que abrangem dimensões políticas, sociais e ecológicas. Tais obras, assim como as realizadas em outros eixos como a BR-163, são criticadas por especialistas, que alertam para o risco de acelerar o desmatamento e expandir a fronteira de degradação no arco amazônico.

Ferrante, Fearnside e Piccinini (2024) relatam que a proposta de reconstrução da BR-319, apresentada sob o discurso de "recuperação" de uma via abandonada desde 1988, mas gradualmente reabilitada a partir de 2015 sob o pretexto de atividades de "manutenção", representa uma grave ameaça socioambiental para a Amazônia Central, região que ainda mantém considerável integridade florestal. Os autores alertam que, uma vez pavimentada e reestruturada, a rodovia criaria uma conexão física direta entre a porção sul da Amazônia, marcada por intenso desmatamento, notadamente no polo conhecido como AMACRO (Amazonas, Acre e Rondônia), e as áreas remanescentes de floresta ao norte, até então preservadas em função do isolamento logístico. Esse corredor viário facilitaria não apenas a expansão de atividades ilegais, como grilagem, extração madeireira não autorizada e ocupação irregular, mas também aprofundaria conflitos fundiários e violações de direitos territoriais de povos indígenas e comunidades tradicionais. Apesar de seu alegado propósito de integração

regional, a obra carece de licenciamento ambiental adequado e ignora os custos de longo prazo associados à perda de biodiversidade, emissões de carbono e ruptura de modos de vida ancestrais.

O processo de licenciamento ambiental da BR-319 envolveu uma complexa divisão de competências entre os órgãos federais e estaduais. Conforme registrado, mesmo antes da obtenção da Licença Prévia para reconstrução e pavimentação do chamado "trecho do meio" (km 250–655,7), o DNIT buscou autorização para realizar atividades de manutenção emergencial. O IBAMA, por meio de ofício, orientou que tais atividades pode-se ser realizadas sem licenciamento prévio, desde que seguidas as diretrizes estabelecidas. No entanto, devido à ausência de um termo de compromisso para regularização ambiental federal, o DNIT optou por buscar licenciamento junto ao Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM), obtendo a Licença Ambiental Única nº 111/13 em julho de 2013, posteriormente ampliada pela LAU nº 422/14 em agosto de 2015, que autorizava serviços pontuais como substituição de bueiros, recomposição de aterros e estabilização de taludes (Senado Federal, 2016).

Conforme analisado criticamente por Mota e Mota (2025), a promulgação da Lei nº 15.190/2025 representa uma tentativa de unificação e racionalização do licenciamento ambiental no Brasil, buscando conferir maior previsibilidade e eficiência a um processo historicamente marcado por fragmentação normativa e excesso de burocracia. No entanto, as autoras alertam que a forma como a lei foi concebida e aprovada, sobretudo mediante a supressão de debates amplos e a minimização de instrumentos de controle social, coloca em risco a efetividade da proteção socioambiental e a garantia de participação democrática, privilegiando interesses econômicos em detrimento de salvaguardas fundamentais. Esse cenário de aceleração administrativa e enfraquecimento de etapas participativas mostra-se especialmente preocupante quando aplicado a empreendimentos de alto impacto, como a reconstrução da BR-319, cujo licenciamento, sob o novo marco legal, tende a ser acelerado e simplificado, muitas vezes ignorando vulnerabilidades socioambientais específicas e reduzindo a capacidade de fiscalização por parte de comunidades afetadas e órgãos técnicos. No caso da BR-319, a classificação como obra “estratégica” e a flexibilização de exigências, sob o argumento do desenvolvimento regional e da integração logística, ilustram como a nova lei pode facilitar a implementação de projetos controversos sem a devida consideração de seus custos socioambientais de longo prazo, exacerbando conflitos territoriais, pressionando territórios tradicionais e intensificando padrões de desmatamento, justamente em uma região crítica para a biodiversidade e a regulação climática global.

Conforme demonstra Borges (2025) em análise crítica da Lei nº 15.190/2025, o desmonte de mecanismos de controle estatal sobre setores de alto impacto ambiental revela não apenas um cenário de retrocesso normativo, mas riscos concretos de aceleração do desmatamento e do comprometimento das metas climáticas nacionais. O estudo aponta que a flexibilização de regras para empreendimentos

estratégicos, como a reconstrução da BR-319, pode anular políticas de contenção de danos socioambientais e colocar em xeque a credibilidade do Brasil perante acordos internacionais sobre mudanças climáticas.

Segundo Fonseca et al. (2025), a Lei nº 15.190/2025, embora apresentada como um marco de modernização e eficiência administrativa no licenciamento ambiental, expõe uma tensão fundamental entre agilidade procedimental e robustez na proteção socioambiental, especialmente em contextos sensíveis como o da reconstrução da BR-319. Os autores argumentam que, ainda que a lei tenha introduzido instrumentos digitais e descentralizado processos, ampliando transparência e reduzindo prazos, sua simplificação excessiva tende a fragilizar mecanismos de fiscalização e aprofundar vulnerabilidades em temas críticos, como mitigação e adaptação climática. No caso específico da BR-319, a aplicação dessa legislação pode acelerar artificialmente etapas de licenciamento sem garantir a devida avaliação de impactos cumulativos, como desmatamento, emissões de carbono e pressão sobre territórios indígenas, replicando um modelo de desenvolvimento que prioriza a infraestrutura rodoviária em detrimento de alternativas logísticas de menor impacto. O estudo alerta que, sem capacitação técnica adequada e controle social efetivo, a suposta "eficiência" da lei pode converter-se em retrocesso socioambiental, especialmente em projetos com alto potencial de catalisar ciclos de degradação, como é o caso da BR-319.

Fearnside (2024), destacam que a utilização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) como instrumento para o licenciamento da reconstrução da BR-319 representa um mecanismo de alto risco, uma vez que, embora aparentemente destinada a propor ações de governança em uma faixa de 50 km ao longo da rodovia, sua função prática tende a facilitar a aprovação do empreendimento sem abordar adequadamente os impactos cumulativos e indiretos associados. Tais impactos transcendem em muito a área diretamente afetada pelas obras, podendo acelerar o desmatamento, a grilagem de terras e a pressão sobre territórios indígenas e unidades de conservação, intensificando conflitos socioambientais e comprometendo a integridade ecológica de uma das regiões mais sensíveis da Amazônia. Dessa forma, a AAE corre o risco de servir mais como um instrumento de legitimação política do que como uma ferramenta efetiva de gestão ambiental, especialmente em um contexto marcado por fragilidades institucionais e interesses económicos conflitantes.

Conforme destacam Alves et al. (2025), o novo marco do licenciamento ambiental brasileiro, especialmente com a promulgação da Lei nº 15.190/2025, exige um acompanhamento rigoroso de sua aplicação para garantir que a proteção ambiental permaneça como prioridade constitucional e que o equilíbrio entre desenvolvimento e preservação não seja substituído por uma lógica de aceleracionismo predatório. As autoras enfatizam a necessidade de monitorar a tramitação legislativa complementar, e sobretudo os efeitos concretos dessas mudanças na segurança jurídica, na efetividade da participação social e na possibilidade de judicialização de processos de licenciamento.

Esse alerta aplica-se de maneira especialmente urgente a projetos estruturantes e de alto impacto, como a reconstrução da BR-319, cujo licenciamento corre o risco de ser acelerado em detrimento de análises técnicas aprofundadas, da devida consideração de estudos de impacto cumulativo e da garantia de ouvidas livres e informadas das populações tradicionais e comunidades locais diretamente afetadas. No caso específico da BR-319, a flexibilização de etapas participativas e a possível supressão de condicionantes socioambientais robustas podem não apenas ampliar conflitos territoriais e incentivar grilagem e desmatamento ilegal, mas também fragilizar a posição do Brasil no cumprimento de suas metas climáticas e na manutenção de biomas críticos para a regulação hidrológica e climática regional. A eventual judicialização do licenciamento da rodovia, nesse contexto, surgiria não como obstrução ao desenvolvimento, mas como mecanismo corretivo essencial para assegurar transparência, legalidade e legitimidade socioambiental em um processo cujas consequências transcendem fronteiras e gerações.

Entretanto, como analisado por Pinheiro e Nascimento (2025), a reconstrução da BR-319 enfrenta significativos impasses decorrentes da atuação contraditória do Estado, que, através de suas instâncias regulatórias e judiciais, estabelece uma série de condicionantes ambientais e entraves legais. Essas exigências, somadas à instabilidade do solo e ao regime climático da região, geram incertezas quanto à viabilidade econômica e operacional do projeto, levantando dúvidas sobre sua efetividade como solução logística para Manaus, mesmo considerando sua relevância estratégica em períodos de seca extrema.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo permitiu compreender, de forma abrangente e crítica, a complexidade que envolve a reconstrução da BR-319, especialmente no contexto do ano de 2026, quando as tensões entre desenvolvimento, preservação e judicialização se intensificaram. Ficou evidente que a rodovia não é apenas um projeto de infraestrutura, mas um fenômeno multidimensional, capaz de reconfigurar dinâmicas territoriais, pressionar biomas sensíveis e acirrar conflitos socioambientais históricos. Os impactos identificados, como aumento do desmatamento, pressão sobre territórios tradicionais e intensificação de grilagem, confirmam a necessidade de abordagens integradas e cautelosas em projetos dessa magnitude.

Quanto ao processo de licenciamento ambiental, observou-se que a judicialização tornou-se um mecanismo recorrente e, por vezes, paralisante, reflexo da fragilidade do diálogo entre entes governamentais, setor econômico e sociedade civil. As sucessivas intervenções do Ministério Público e do Poder Judiciário demonstraram tanto a importância do controle externo quanto os riscos da insegurança jurídica para a continuidade de políticas públicas. A atuação dos órgãos ambientais

mostrou-se ambígua, por vezes refém de pressões políticas e contraditórias em relação às suas próprias exigências técnicas.

Diante dessas conclusões, sugere-se para pesquisas futuras a realização de estudos longitudinal que acompanhem a efetividade das medidas mitigadoras e compensatórias implementadas, especialmente em relação às populações tradicionais diretamente impactadas. Seria relevante também analisar comparativamente os modelos de governança adotados em grandes obras na Amazônia, identificando boas práticas e fragilidades recorrentes na mediação de conflitos socioambientais.

Além disso, recomenda-se a investigação sobre o papel de novas tecnologias, como sensoriamento remoto, inteligência artificial e bancos de dados integrados, no monitoramento em tempo real dos impactos da rodovia, oferecendo subsídios para decisões mais ágeis e fundamentadas. Outra frente importante seria a análise aprofundada dos arranjos institucionais e financeiros que possam garantir transparência e participação social efetiva em todas as fases do empreendimento.

Por fim, conclui-se que a BR-319 simboliza um desafio civilizatório: como conciliar a necessidade de integração logística com a urgência da conservação ambiental e a garantia de direitos das populações locais. O caso evidencia que, sem uma visão sistêmica, ética e técnica consistente, grandes projetos de infraestrutura na Amazônia seguirão sendo fonte de conflito e incerteza, em vez de vetores de desenvolvimento verdadeiramente sustentável e inclusivo.

REFERÊNCIAS

AMAZONAS. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI). **Recuperação e Pavimentação da Rodovia BR-319 com Foco no Desenvolvimento Regional Sustentável da Amazônia Legal**. Manaus, janeiro de 2024. Disponível em: https://prda.sudam.gov.br/pdf/48df308fcc8605ccf3f5d8265f28e706.pdf. Acesso em: 6 mar. 2026.

ALVES, Daniela et al. O novo licenciamento ambiental no Brasil. In: **Anais do Congresso Brasileiro de Iniciação Científica**. 2025. p. 233-242.

BARBOSA, Cristiane de Lima; SILVA, Marcos Maurício Costa. Mídia e infraestrutura na Amazônia: narrativas sobre a repavimentação da BR-319 e os interesses em disputa. **Caderno Pedagógico**, v. 22, n. 5, p. e15047-e15047, 2025.

BORGES, Kartanjak Martins Barreto. **A Lei nº 15.190/2025 sob a ótica da vedação ao retrocesso ambiental: análise crítica de dispositivos e suas consequências para o desmatamento e as metas climáticas**. Natal, 2025. Disponível em: https://repositorio.ufrn.br/server/api/core/bitstreams/aa2511f9-959f-4c6e-85ef-4511b167458a/content. Acesso em: 6 mar. 2026.

CHAGAS, Thalia Nascimento et al. Impactos ambientais causados pela implantação da rodovia BR–319. **Engenharia Civil: Inovação e tecnologia no contexto da era contemporânea Volume 3**, p. 74.

FERRANTE, Lucas; MARINHO, Rogerio Ribeiro; FEARNSIDE, Philip Martin. The 2023 Manaus smoke crisis and the role of highway BR-319 in a new Amazon fire cycle. **Discover Sustainability**, v. 6, n. 1, p. 909, 2025.

FERRANTE, Lucas; FEARNSIDE, Philip M.; PICCININI, Monica. **Desastre ambiental na Amazônia e violação de direitos indígenas facilitados por projetos de governança na BR-319**. *Amazônia Real*, 09 set. 2024. Disponível em: https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2024/Ferrante_et_al-2024-BR-319-desastre_facilitado_por_projetos_de_governan%C3%A7a.pdf. Acesso em: 6 mar. 2026.

FERRANTE, Lucas; FEARNSIDE, Philip M.; PICCININI, Monica. Desastre ambiental na Amazônia e violação de direitos indígenas facilitados por projetos de governança na BR-319.

FEARNSIDE, Philip Martin. Impactos da rodovia BR-319–4: Destruição ambiental. **Amazônia Real**, v. 14, 2024.

FEARNSIDE, Philip Martin. Por que a rodovia BR-319 é tão prejudicial: 1–Um desastre evitável. **Amazônia Real**, v. 8, 2022.

FILHO, Daniel Alves De Araújo et al. Dinâmica do desmatamento na área de influência da BR-319 no trecho Porto Velho-Humaitá. **Observatorio de la Economía Latinoamericana**, v. 23, n. 7, p. 158, 2025.

FONSECA, Tainara do Santos et al. Licenciamento ambiental e mudanças climáticas: avanços e retrocessos à luz da lei Nº 15.190/2025. In: **Congresso Interdisciplinar-ISSN: 2595-7732**. 2025.

MOTA, Andréa Bezerra de Melo Girão; MOTA, Natália Melo Girão. Entre a racionalização e a democracia participativa no licenciamento ambiental: análise da LEI Nº 15.190/2025. **Revista Interagir**, n. 129, p. 100-102, 2025.

PINHEIRO, Stephanie Siqueira; NASCIMENTO, Márcio de Jesus Lima. Os custos econômicos e a viabilidade jurídica da br-319: análise da efetividade da infraestrutura rodoviária e o desenvolvimento de manaus no período de estiagem. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, v. 11, n. 5, p. 6187-6204, 2025.

SANTOS, Jerfferson L. et al. Impacto simulado da BR-319–1: Introdução à série. **Amazônia Real**, v. 6, 2024.

SANTOS, Jerfferson L. et al. Amazon deforestation: simulated impact of Brazil's proposed BR-319 highway project. **Environmental Monitoring and Assessment**, v. 195, n. 10, p. 1217, 2023.

SENADO FEDERAL. **Relatório Técnico do Detalhamento da Execução dos Serviços de Manutenção/Conservação da Rodovia BR-319/AM**. Diretoria de Planejamento e Pesquisa, Coordenação Geral de Meio Ambiente. Disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/e4e30a2b-7c3e-41f7-a78a-90060b0cf2be. Acesso em: 6 mar. 2026.

SILVA, Fredson Bernardino Araújo; NETO, Thiago Oliveira; DE JESUS, Ana Beatriz Castro. Formas E Conteúdos Nas Frentes Pioneiras Do Sul Do Amazonas: O Caso Do Aglomerado Urbano De Realidade (Humaitá-AM/BR-319). **Revista Contexto Geográfico**, v. 9, n. 22, p. 180-201, 2024.