

ambiente



## GRANDES OBRAS NA AMAZÔNIA

O impacto dos empreendimentos de infraestrutura na floresta

### A BR-319

## Trecho do meio da BR-319 tem intensa venda de terras antes do asfalto, e grilagem devasta floresta

Pressão política por pavimentação busca garantir a conexão por terra entre Manaus e Porto Velho, e ataques à ministra Marina Silva (Meio Ambiente) se intensificam

28.set.2025 às 23h00

Atualizado: 28.set.2025 às 23h00

## Vinicio Sassine Lalo de Almeida

**MANAUS a PORTO VELHO** No caminho de Realidade, uma comitiva de políticos optou por distorcer o que se via pelas janelas do carro.

A pequena vila no sul do Amazonas é cortada pela BR-319, mais especificamente pelo trecho do meio da rodovia, que não tem asfalto.

Distrito de Humaitá (AM), Realidade está integrada a uma das fronteiras de desmatamento da amazônia brasileira, onde devastação, fogo, abertura de estradas clandestinas e grilagem compõem o cotidiano do lugar.

Alguns dos principais políticos do Amazonas, em uma comitiva eleitoreira organizada no último dia 13, um sábado, acharam por bem ignorar o que enxergavam na chegada a Realidade.





Os senadores Eduardo Braga (de boné e óculos) e Omar Aziz (ao fundo, à direita de Braga) chegam a Realidade para ato político de apoio ao asfaltamento da BR-319 - Lalo de Almeida/Folhapress

Pelas redes sociais, em live transmitida ao longo do percurso pela BR-319, parlamentares diziam que a rodovia não tinha tantos ramais —as estradas de chão que são abertas a partir da rodovia, para consolidação de desmatamento e grilagem floresta adentro— como afirmado pela ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima do governo Lula (PT), Marina Silva (Rede).

"A BR-319 está toda preservada. Nós vimos", disse o senador Omar Aziz (PSD-AM) após a chegada ao distrito, em cima de um palanque apinhado de prefeitos, montado entre o posto de saúde e a escola. "Eu queria ver, Marina Silva, você percorrer a BR-319 de ônibus", afirmou o parlamentar, em tom inflamado. Aziz quer se eleger governador do Amazonas em 2026.

"A Marina Silva não é dona do Brasil, não é dona do nosso futuro, não pode ser maior do que os amazônicas", prosseguiu o senador Eduardo Braga (MDB-AM), usando um boné onde se lia "BR-319 já", o mote da comitiva naquele sábado. Braga buscará a reeleição no ano que vem. Ele e Aziz são aliados de Lula.





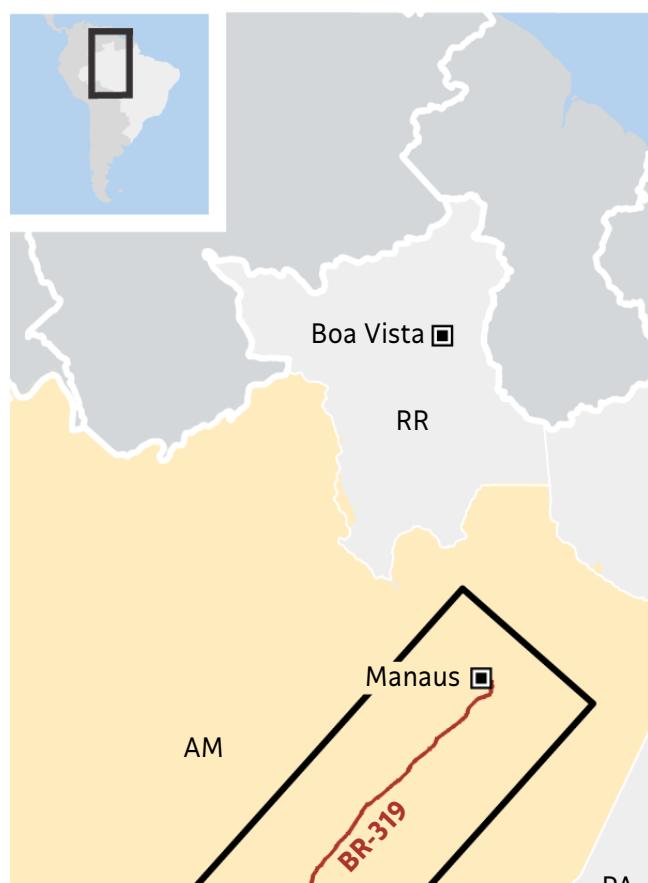
Queimada em área desmatada na margem de um ramal da rodovia BR-319, perto de Realidade - Lalo de Almeida/Folhapress

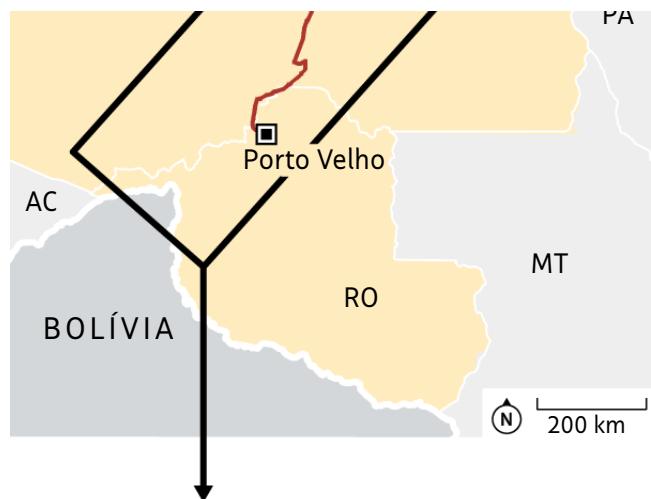
A pavimentação dos 406 km do trecho do meio da BR-319, rodovia que conecta Manaus a Porto Velho e que fica intransitável no período das chuvas amazônicas, virou uma bandeira política. A defesa é quase automática na busca por votos no Amazonas, assim como os ataques a Marina, como os feitos em audiências na Câmara em maio e julho, ou em cima de um palanque em Realidade.

A rodovia foi construída na década de 70, durante a ditadura militar, e rasgou um gigante bloco de área preservada de floresta, com mosaicos formados por unidades de conservação e terras indígenas.

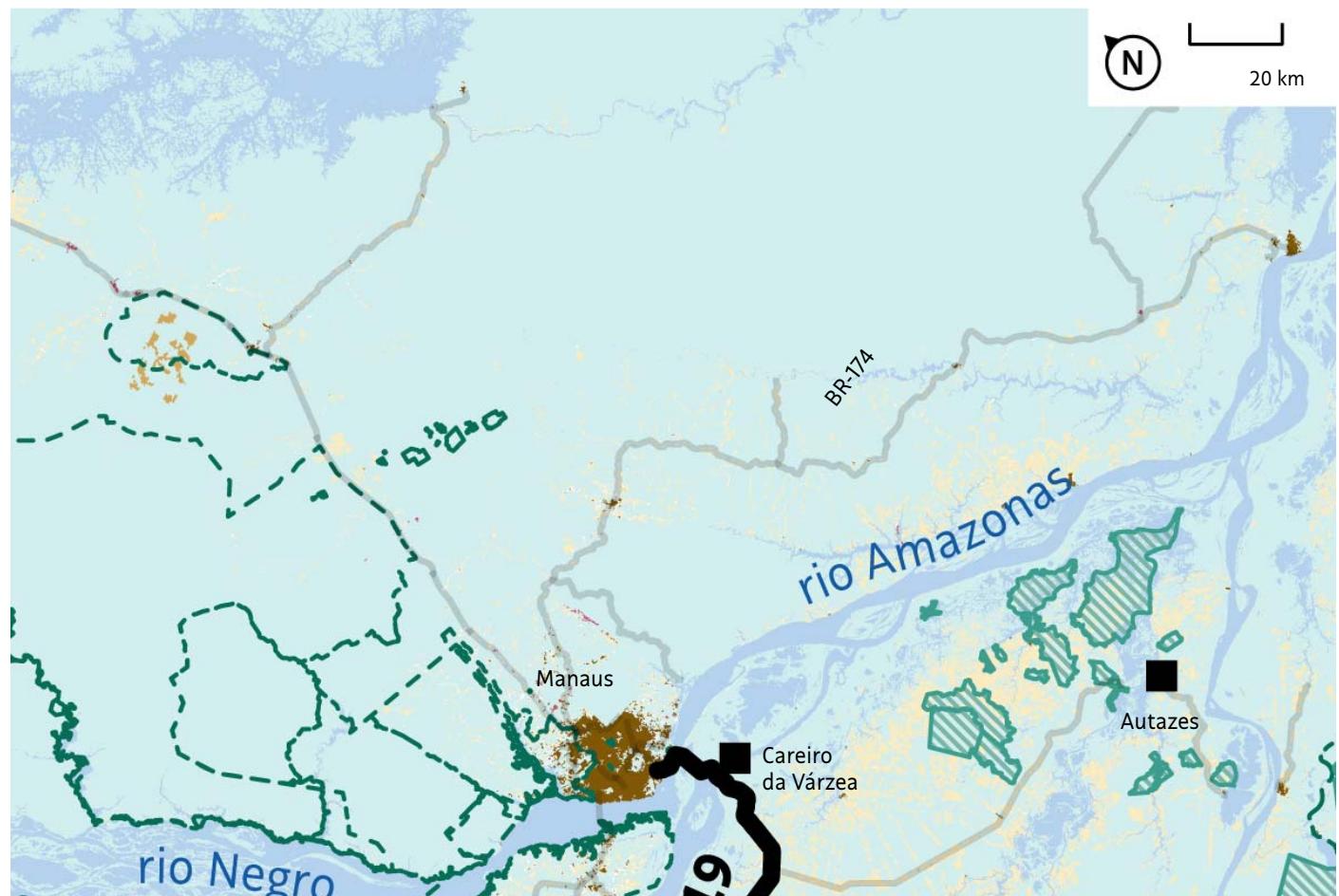
Na década de 90, já não havia mais asfalto no trecho do meio, e a conexão por terra entre duas grandes capitais amazônicas —Manaus com 2 milhões de moradores, Porto Velho, com 460 mil— acabou abandonada.

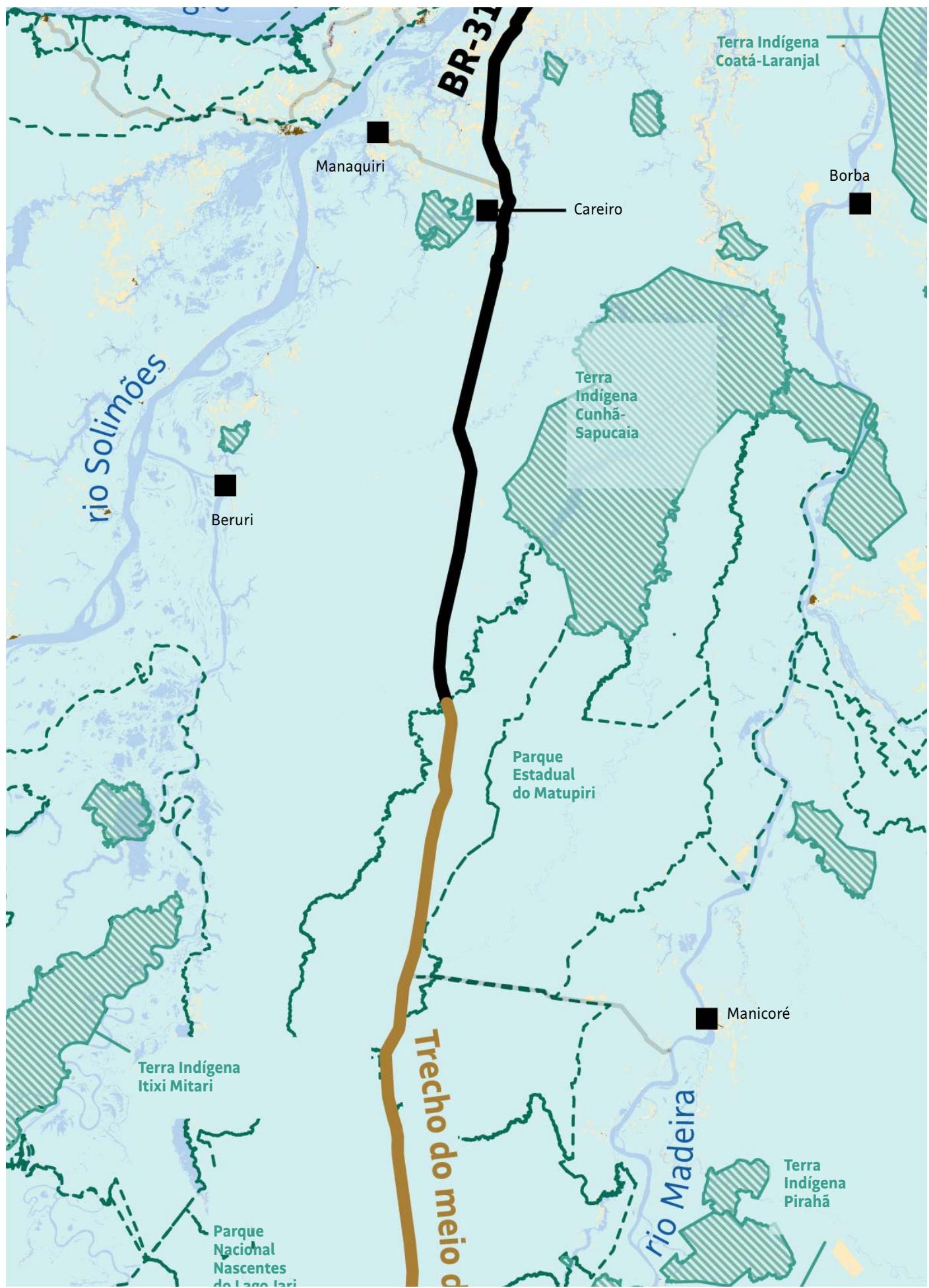
Agora, diante da perspectiva concreta de pavimentação da rodovia, a realidade vista da janela dos carros da comitiva de políticos é impossível de ser ignorada.





- |  |                          |
|--|--------------------------|
|  | Unidades de conservação  |
|  | Terras indígenas         |
|  | Floresta/vegetação       |
|  | Pastagem                 |
|  | Agricultura/silvicultura |
|  | Área urbanizada          |
|  | Mineração                |
|  | Rodovias                 |







Os ramais se multiplicaram antes mesmo da chegada do asfalto, e o desmatamento explodiu nos anos finais do governo de Jair Bolsonaro (PL).

No governo Lula, a rondonização na parte mais ao sul da via vem ganhando ares de consolidação, com grilagem, intenso comércio de terras —placas com anúncios estão espalhadas pelas margens do trecho do meio— e avanço da devastação. Rondonização é um termo que faz alusão à maneira como Rondônia foi ocupada, com vastas e aceleradas perdas de floresta para dar espaço a pasto e boi.





Defensor da pavimentação da BR-319 aguarda a chegada de políticos em Realidade, no sul do Amazonas - Lalo de Almeida/Folhapress

Áreas de assentamento foram ocupadas de forma criminosa, e comunidades tradicionais viradas para o rio Madeira estão encerraladas pela expansão da grilagem movida a partir da BR-319. São comuns os relatos de ameaças de morte e de tomadas de territórios, a partir da derrubada do que antes já representou uma importante fonte de renda a ribeirinhos, como castanheiras e açaizeiros.

O fogo é um elemento crucial nesse processo, e quilômetros de floresta recém-derrubada à margem da rodovia são queimados por quem ocupa a terra. Colunas de fumaça trespassam a BR-319, como nas proximidades de Realidade, no dia em que a comitiva de políticos amazonenses percorreu a região para defender a pavimentação do trecho do meio.





Fumaça de queimada na floresta atravessa a rodovia, em área já bastante rondonizada - Lalo de Almeida/Folhapress

A **Folha** percorreu os 890 km da BR-319, entre Manaus e Porto Velho, numa viagem sem percalços logísticos nesse período de seca. Ônibus, caminhões e até carros pequenos trafegam pela via.

As duas pontas, pavimentadas, têm asfalto em boas condições. O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), do governo federal, pavimenta trechos anteriores à parte para a qual não existe a licença ambiental —o trecho do meio.

Existem, na verdade, dois processos de licenciamento: um voltado para manutenção e conservação da rodovia e outro para a pavimentação do trecho do meio. Todos os trechos estão com condições possíveis de tráfego, e há equipes do Dnit em diferentes pontos da rodovia. A sensação dos motoristas que passam pela via é de que existe uma preparação para a pavimentação definitiva.





Trabalhadores atuam em recuperação de trecho da BR-319 sem asfalto, na parte que atravessa Realidade - Lalo de Almeida/Folhapress

Em 2022, último ano do governo Bolsonaro, o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) concedeu licença prévia para o asfaltamento do trecho do meio. Agora, o governo Lula diz ter chegado a um acordo interno, entre Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente, para a construção de um plano socioambiental que viabilize a pavimentação.

Em nota, o MMA (Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima) disse que o governo intensificou o combate ao desmatamento no eixo da rodovia e que uma força-tarefa, coordenada pela Casa Civil, vai aplicar ações de proteção ambiental e bioeconomia. Isso garantiria o "avanço da rodovia de forma sustentável".

A rodovia pode ser um gatilho decisivo para ocupação, grilagem e desmatamento de uma área ainda bastante preservada, considerada decisiva para o bioma amazônico. Por isso, a pavimentação dependeria da consolidação do sistema de conservação de grandes blocos de floresta, por meio de parques sob a responsabilidade da gestão federal.

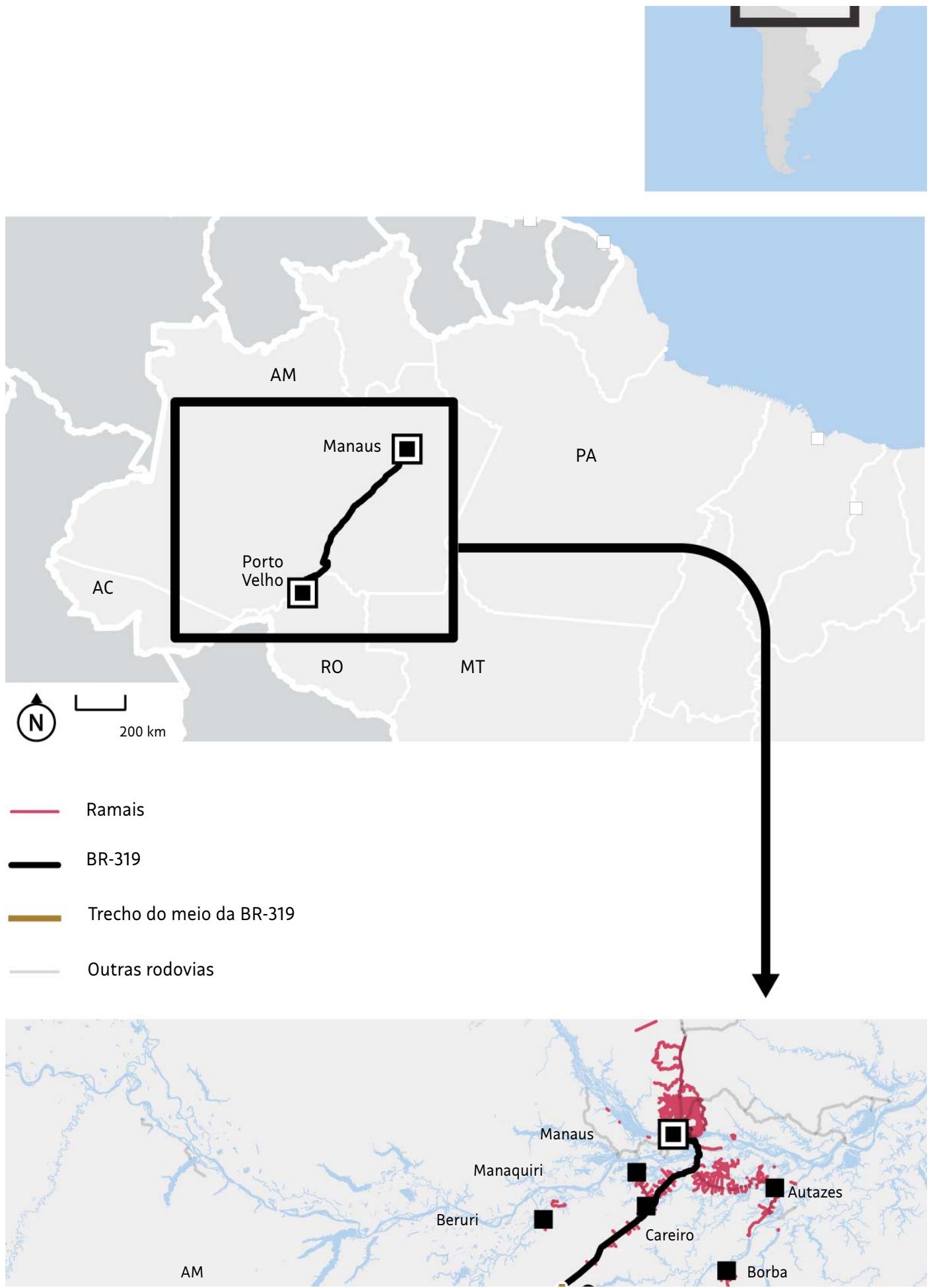
A BR-319 é ladeada por dezenas de unidades de conservação federais e estaduais. Dezenas de terras indígenas também integram a região da rodovia, além de comunidades ribeirinhas tradicionais dispostas nos rios Madeira, Purus, afluentes e igarapés.

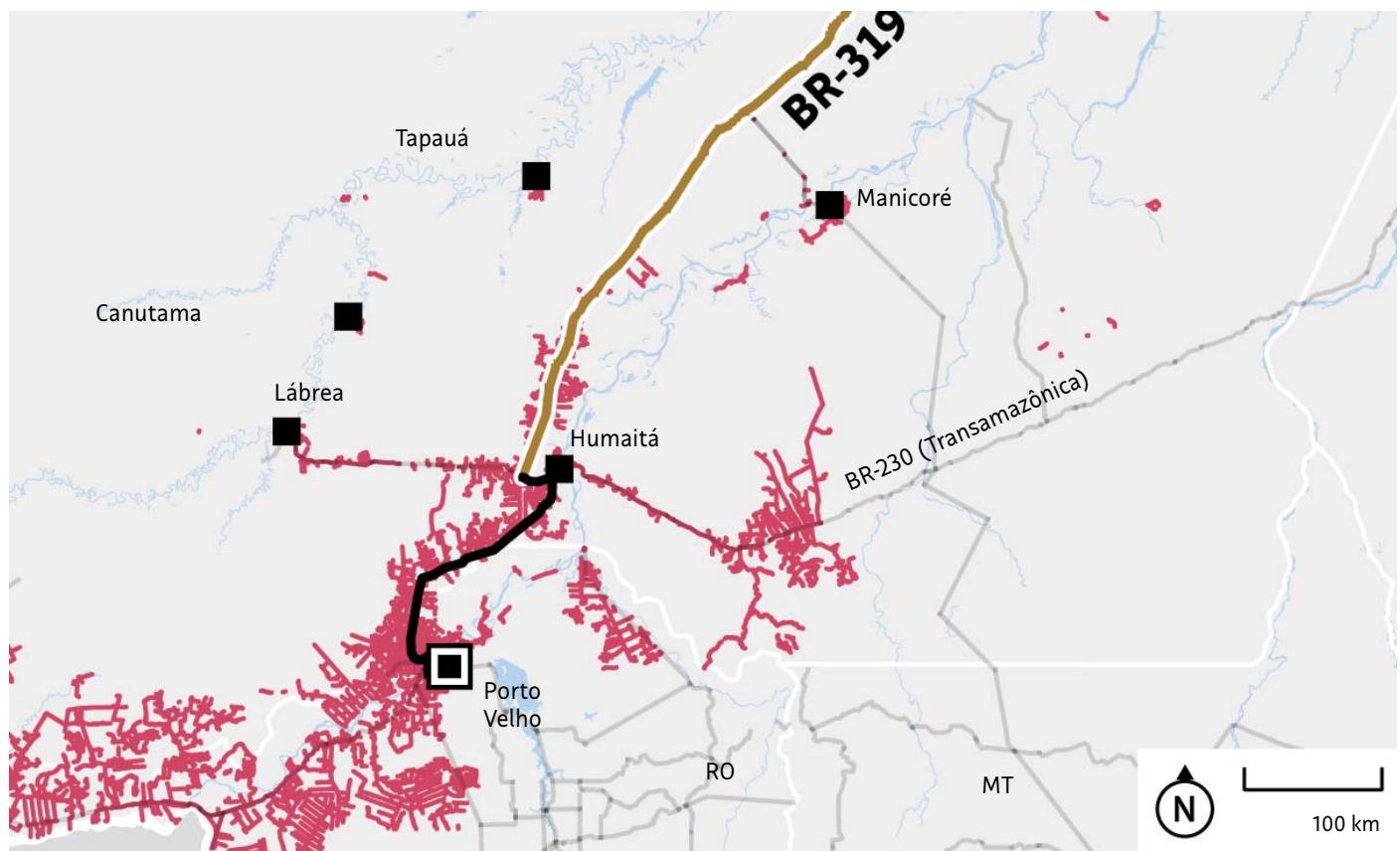
A ampliação de ramais, com ocupação de áreas de floresta, até bem próximo de comunidades, representa o que o superintendente do Ibama no Amazonas, Joel Araújo, chama de "desprezo pelo ser amazônico".

"Existe uma tentativa de substituição do ser amazônico, como o indígena, o ribeirinho e o manejador, por outras culturas", diz Araújo.

## **Os ramais**

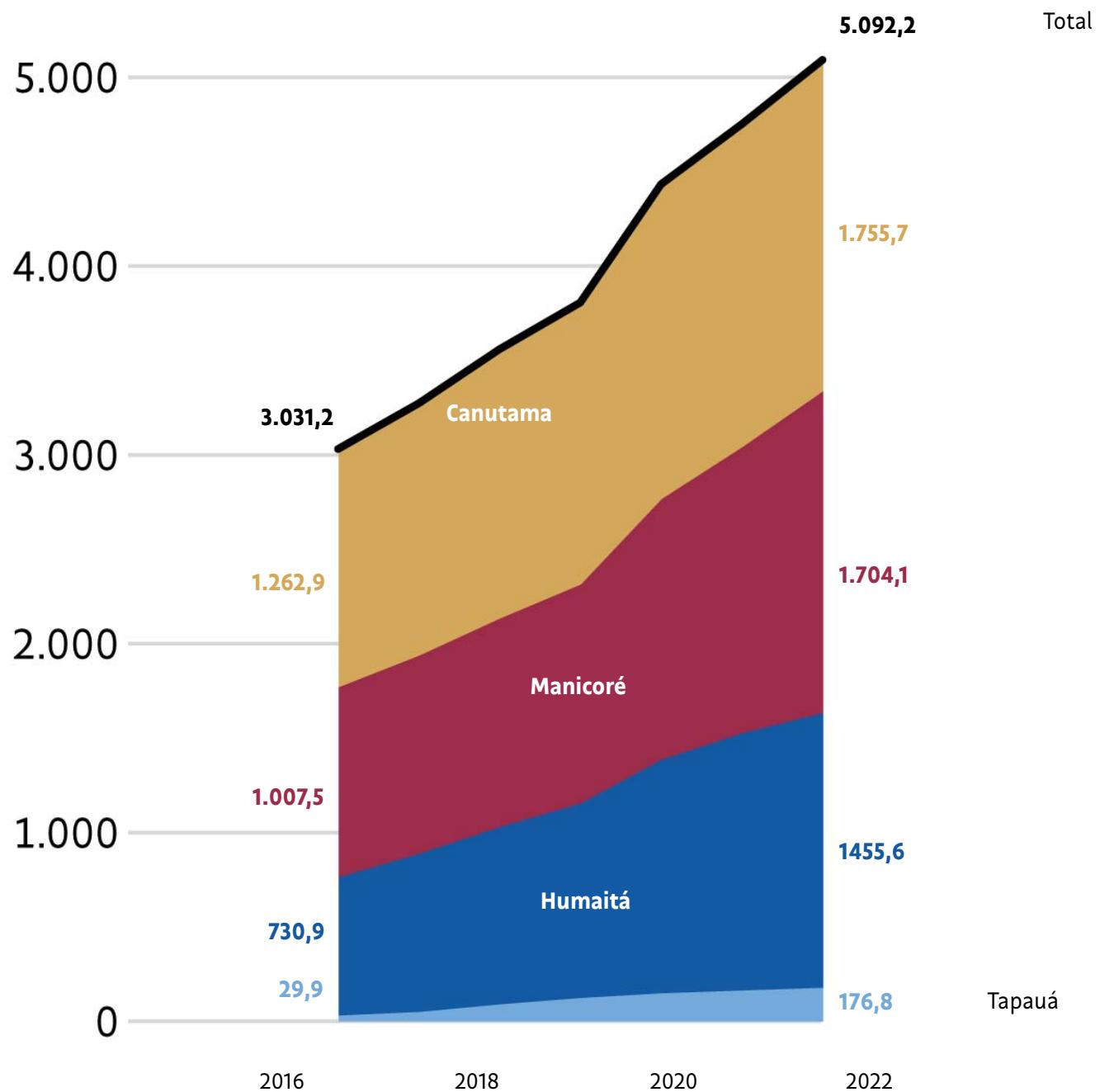






**Extensão acumulada de ramais em quatro municípios sob influência da BR-319**

Em km



Fonte do mapeamento e dos dados  
sobre os ramais: Observatório BR-319

## Desmatamento em municípios da BR-319



No curso da BR-319, há pressão e ameaças de expulsão e morte, como as relatadas por comunidades da Reserva Extrativista do Lago do Capanã Grande, uma área preservada cortada pela rodovia, na altura de Manicoré (AM). As comunidades estão viradas para o rio Madeira e distantes da BR, mas a pressão de grileiros se intensificou nos últimos anos.

A zona de amortecimento da reserva passa por degradação e desmatamento, com impactos em nascentes e igarapés. É um cenário semelhante ao da parte mais inicial da rodovia, nas áreas mais próximas a Manaus, onde há bastante fazenda e criação de búfalos.

Ramal clandestino leva a área desmatada na margem da BR-319, próximo ao distrito de Realidade - Lalo de Almeida/Folhapress

Até hoje, três anos depois, as duas pontes que desabaram na BR-319, próximas a Careiro (AM), não foram inteiramente reconstruídas. O cronograma do Dnit previu a conclusão das obras em outubro, o que será impossível, em razão do atraso na reconstrução da segunda ponte.

No km 250, onde tem início o trecho sem licença para o asfaltamento, o acesso à comunidade de Igapó-Açu só é possível por meio de balsa. Cerca de 70 famílias vivem em casas de madeira bem próximas da rodovia, e parte precisará ser remanejada se a pavimentação for levada adiante.

Crianças brincam na margem da BR-319, perto do ponto de travessia da balsa na comunidade Igapó-Açu - Lalo de Almeida/Folhapress

---

Um intenso balcão por terras ganhou corpo no trecho do meio, especialmente a partir do fim do perímetro da reserva do Capanã Grande, quando surgem focos de incêndio, degradação e derrubada de vastas áreas de floresta.

Uma placa rústica anuncia a venda de 186 hectares de terra, com os contatos de WhatsApp do vendedor. Por mensagem, um homem jovem disse à reportagem que tem "título definitivo" dos "dois lotes"; que se trata de uma área de "mato", "cortada pelo Incra [Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária]"; e que quer R\$ 800 mil pelos terrenos.

"Dou um prazo também, vai do combinado. Pego uma caminhonete boa de ano. E arroba de boi para o ano que vem", afirmou.

Placa anuncia venda de terras na beira da BR-319 - Lalo de Almeida/Folhapress

---

Esse tipo de prática fica mais evidente quanto mais se avança pela rodovia, até chegar a Realidade. Quando discursou no palanque onde estavam os senadores anti-Marina, o prefeito de Humaitá, Dedei Lobo (União Brasil), disse que o distrito tem 1.300 casas. Há menos de 20 anos, eram 15 casas, afirmou o prefeito.

"Realidade é o distrito que mais cresce no Amazonas. A escola daqui é a maior de Humaitá", disse Dedei.

Jovens montados em seus animais percorrem trecho da BR-319 em Realidade - Lalo de Almeida/Folhapress

---

No entorno da vila, há um atropelo a assentamentos rurais, que deixam de existir em razão do avanço de grileiros e madeireiros.

Esse avanço se dá principalmente pela linha 17, um ramal de cerca de 30 km, iniciado na BR-319, onde a floresta foi quase inteiramente destruída. A partir dessa linha, surgem outros ramais, como o Olho D'Água, com ocupação da terra com fim de grilagem.

A linha 17 e o Olho D'Água já alcançam comunidades tradicionais paralelas a Realidade, mas viradas ao rio Madeira. Os acessos ainda são difíceis, sendo possíveis

em sua maioria por moto. No caminho, o desmatamento e o fogo seguem em ritmo acelerado, com os ramais em pleno processo de extensão e abertura.

Castanheira queimada em área desmatada no ramal Olho D'Água, uma das tantas estradas clandestinas que saem da BR-319 - Lalo de Almeida/Folhapress

---

Famílias de posseiros ocupam áreas embargadas pelo Ibama. Poucas resistem nas áreas de assentamento. O mais comum é a ocupação de terrenos dos assentamentos Botos e Realidade por grileiros sem rosto, que desmatam e ateiam fogo às áreas na tentativa de consolidar a ocupação.

Casas vazias são erguidas, sem moradores. Os ramais têm degradação e abandono, pontificados por castanheiras mantidas de pé. Quem resiste diz sofrer ameaças e assédio de compradores de terrenos.

Segundo o Incra, o sul do Amazonas sofre intensa pressão por grilagem de terras desde 2020. O órgão atua para proteger os assentamentos e criou uma unidade especial em Humaitá, disse, em nota. Quando são comprovadas irregularidades, têm início processos de retomada dos lotes, conforme o órgão.

Para quem transita pela região, e que não pertence a esse universo de invasores sem rosto, o mais seguro para alcançar as comunidades ribeirinhas é percorrer o rio Madeira, a partir de Humaitá. Pela BR-319, de Realidade a Humaitá, são 100 km — uma placa no caminho chega a oferecer para venda uma área de mais de 7.000 hectares. As comunidades estão a uma hora e meia da cidade, pelo rio.

Nas comunidades Muanense, Pirapitinga e Laranjeiras, dispostas lado a lado no Madeira, vivem 113 famílias. Uma festa religiosa —a peregrinação de Nossa Senhora do Nazaré— reunia centenas de fiéis, das três comunidades, em Muanense, no domingo (14).

Crianças da comunidade Muanense, que fica na margem do rio Madeira, participam de festejo em homenagem a Nossa Senhora - Lalo de Almeida/Folhapress

---

Ramais conectam esses lugares, onde a maioria das famílias vive da pesca, da caça e de pequenas roças, aos assentamentos ocupados por grileiros. Parte das famílias insiste na agricultura familiar e no extrativismo —especialmente a coleta de castanha e açaí— nas áreas dos assentamentos.

"Havia uma quantidade imensa de castanha e açaí. As pessoas zelaram, fizeram os caminhos até as castanheiras. Mas derrubaram tudo", diz José Nei Nogueira, 46, agricultor que vive com os filhos em Muanense. "E caça está difícil de encontrar."

Nei afirma que a ocupação de terrenos devastou uma área de várzea, o que secou igarapés e impactou nascentes. Existe exploração ilegal de madeira e uma "venda descontrolada" de terras, segundo o agricultor.

"Depois que abriram os ramais de Realidade para cá, piorou tudo", diz Nei. "Aí para trás está derrubado, desmatado."

O ribeirinho José Nei Nogueira, morador de Muanense: comunidade se viu sem caça com expansão de desmatamento - Lalo de Almeida/Folhapress

---

O fluxo de motos na comunidade está mais intenso, e há medo e insegurança entre professores na escola. É comum que jovens de comunidades ribeirinhas atuem em dragas do garimpo ilegal, frequentes ao longo do rio Madeira. Com a expansão do desmatamento, eles são chamados para essas novas frentes de trabalho.

Raimundo Sandro Cruz, 45, um ex-agente de saúde e ex-microscopista de malária na comunidade, diz que passou a ser mais procurado por mães para aconselhamento sobre consumo de drogas pelos filhos. Raimundo fundou uma igreja evangélica em Muanense, a Igreja Pentecostal Aliança de Fogo com o Noivo.

"Já existia isso, mas se intensificou, saiu do controle", diz Raimundo. "A estrada traz o progresso, mas também traz coisa ruim."

Em Pirapitinga, moradores dizem ter medo de invasores que tomaram conta do assentamento. Mesmo com o avanço do fogo e do pasto para boi, algumas famílias insistem em permanecer na região, com plantação de mandioca e coleta de pupunha, açaí e cupuaçu. Marilena Pantoja, 50, é uma delas.

Marilena Pantoja, liderança da comunidade Pirapitinga, localizada às margens do rio Madeira - Lalo de Almeida/Folhapress

---

Marilena preside a Associação Agroextrativista do Igarapé Pirapitinga, e viu tudo piorar com a abertura dos ramais, há quatro anos. Ela, o marido e os filhos se

dividem entre a comunidade e o assentamento. São frequentes os assédios pelos terrenos, num dos lugares mais rondonizados da BR-319, antes mesmo da pavimentação.

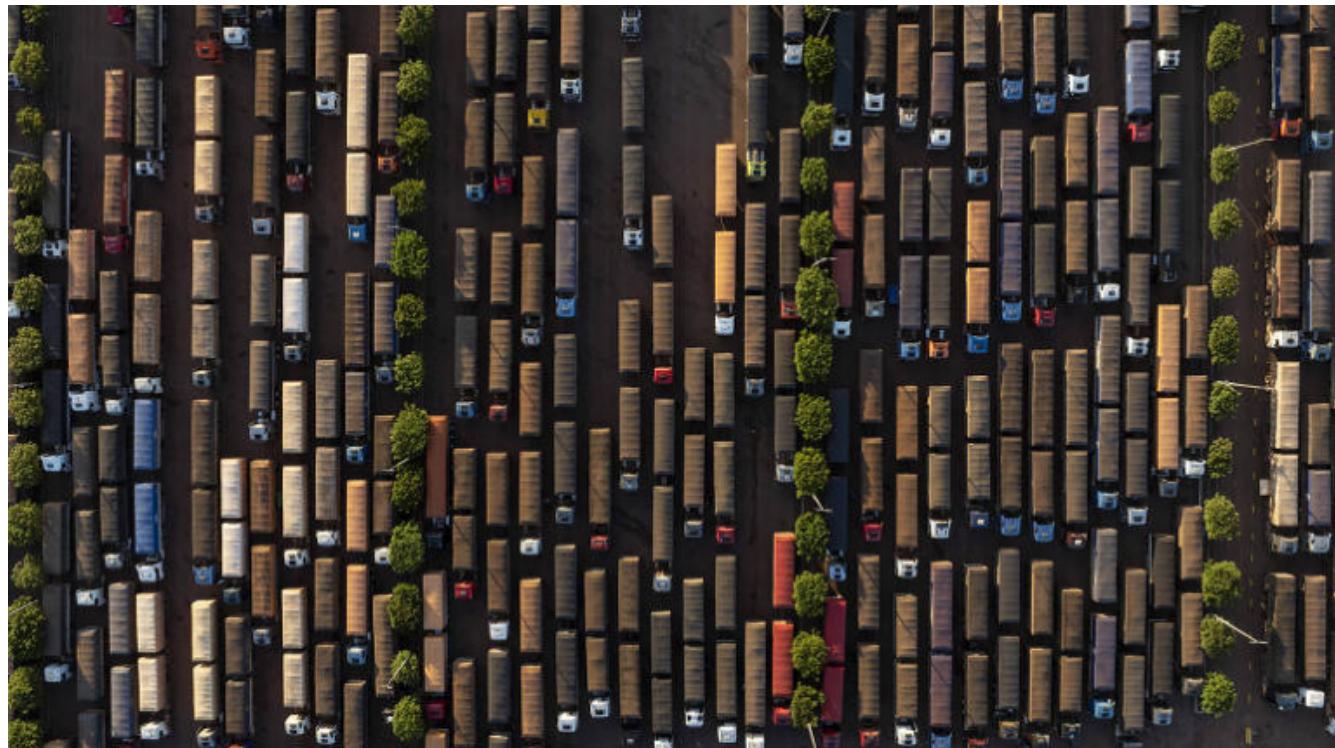
"Prometeram que vão entrar lá para uma fiscalização. E nunca foram", diz a agricultora.

Castanheira serrada para produção de material para cerca, em área desmatada na linha 17, um ramal que começa na BR-319 - Lalo de Almeida/Folhapress

## ENTENDA A SÉRIE

A série de reportagens "Grandes Obras na Amazônia" mostra o impacto a comunidades tradicionais causado por grandes empreendimentos de infraestrutura na floresta, tanto os já executados quanto os que estão em fase de execução ou planejamento. O trabalho tem apoio da Rainforest Foundation Norway.

## capítulos



### A Ferrogrão

Soja dita o ritmo no traçado da ferrovia, altera modo de vida e comunidades esperam mais cerco



### O linhão

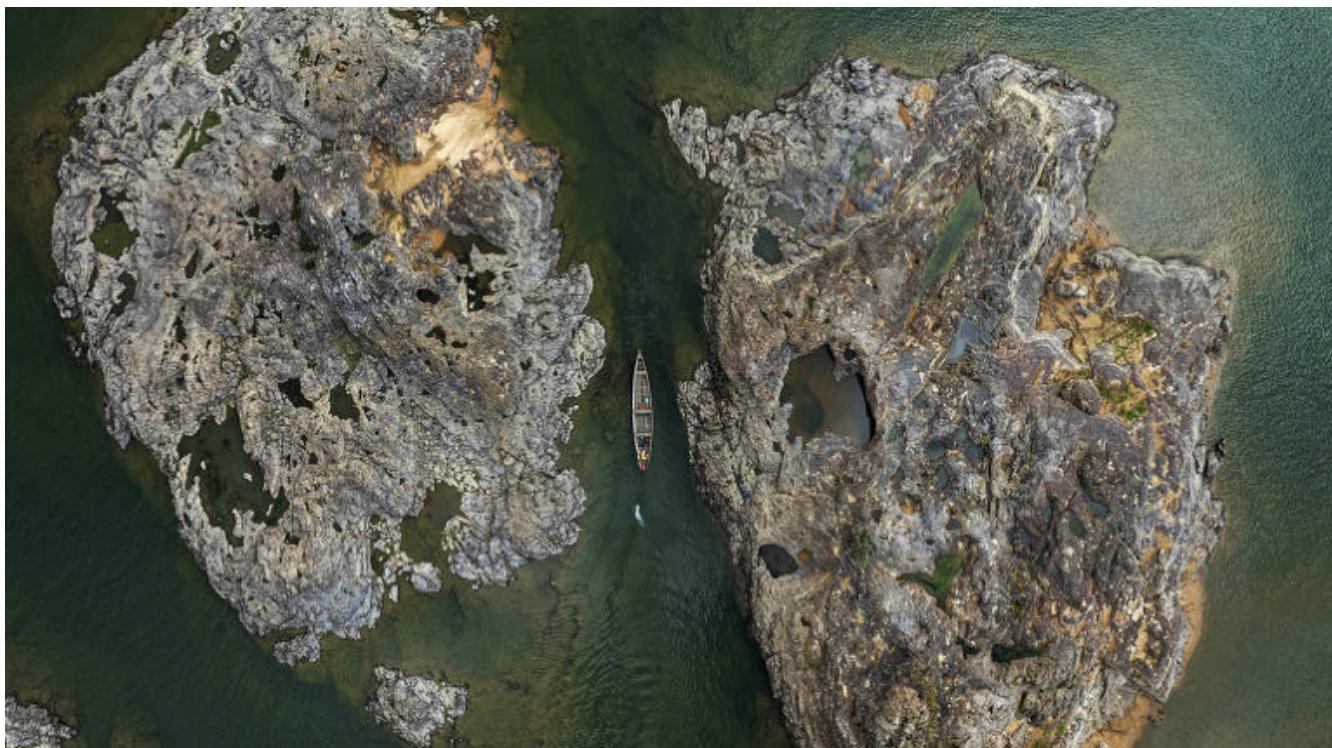
Waimiris atroaris se organizam para fiscalizar linha de transmissão e lamentam perda de árvores sagradas





## O potássio

Projeto de minério atiça disputa entre fazendeiros e indígenas e avança por assentamento que não funciona



## A hidrovia

Ribeirinhos são ignorados, e explosão de pedral de 35 km avança em rio farto de peixes no Pará





## A Estrada de Ferro Carajás

**Trem da Vale duplica, altera radicalmente vida de povo indígena de recente contato, e isolados ficam no limbo**

## expediente

**Vinicius Sassine e Lalo de Almeida**

REPORTAGEM E COORDENAÇÃO

**Vinicius Sassine**

IDEALIZAÇÃO

**Giuliana de Toledo**

EDIÇÃO DE TEXTOS

**Otavio Valle**

EDITOR DE FOTOGRAFIA

**Lalo de Almeida**

EDIÇÃO DE FOTOGRAFIA

**Fabiano Vito**

TRATAMENTO DE IMAGEM

**Kleber Bonjoan**

EDITOR DE ARTE

**Adriana Mattos**

COORDENAÇÃO DE INFOGRAFIA

**Gustavo Queirolo**

INFOGRAFIA

INFOGRAFIA

**Irapuan Campos**

DESIGN

**Rubens Alencar**

COORDENAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO

**Gustavo Goulart e Rubens Alencar**

DESENVOLVIMENTO

A Folha integra o  **The Trust Project**

O jornal Folha de S.Paulo (1921 - 2026) é publicado  
pela Empresa Folha da Manhã S.A. CNPJ:

60.579.703/0001-48

Copyright Folha de S.Paulo. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do  
conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso,  
sem autorização escrita da Folhapress.