



# OBSERVATÓRIO BR-319

<<< INFORMATIVO Nº36 | OUTUBRO 2022 >>>

[www.observatoriobr319.org.br](http://www.observatoriobr319.org.br)





# 1. Barra de Navegação

Botão do Sumário do Documento.

## Como navegar?

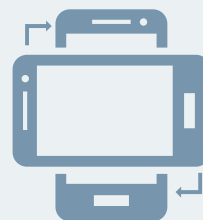
Bem-vindos e bem-vindas ao PDF interativo do Informativo do Observatório BR-319. Para uma melhor interação, recomendamos que você baixe o arquivo em PDF e use o leitor Acrobat ou visualize através dos navegadores (browser) Firefox, Google Chrome ou Internet Explore. Siga nossas instruções e boa leitura!

## 2. Links/Hyperlinks

[www.observatoriobr319.com.br](http://www.observatoriobr319.com.br)

Textos sublinhados são hyperlinks que te levarão para um link externo.

## 4. Visualização em Smartphones



Para uma leitura mais confortável, o recomendado é **ativar a função de rotacionar a tela** do seu aparelho para o modo paisagem.

## 3. Ícones Interativos



Botão que indica links externos.



Botão que indica mais conteúdo.



Botão para vídeos externos.



Botão para áudios externos.



Botão que indica informações e agendamentos.



Botão que indica visualização de galerias de fotos no documento



Botão que amplia as fotos ou documentos

Indica a numeração e a navegação pelas página

# ≡ Nesta Edição

## 4 Editorial

## 5 Destaque do Mês

- A vida tenta seguir seu fluxo na região afetada pelo desabamento das pontes em Careiro

## 11 Interior em Foco

- União como estratégia do agricultor familiar para driblar a crise

## 13 Monitoramentos

- Focos de Calor
- Desmatamento

## 18 Ciência

- Espécie de rã ainda desconhecida para a ciência ao longo da BR-319 começa a ser estudada por pesquisadores

## 20 Minuto BR



# Editorial

Desde 2017, o Observatório BR-319 se propõe a desenvolver, reunir e disseminar informações e pesquisas feitas na área de influência da BR-319 para qualificar o debate, reconhecendo a importância do protagonismo das comunidades tradicionais, povos indígenas, produtores familiares e instituições na construção e fortalecimento da governança na região.

Começamos este editorial reiterando nossa solidariedade ao povo do Amazonas, que há um mês vem sofrendo os impactos da queda de duas pontes na BR-319.

Reiteramos também a nossa preocupação com a falta de informações e transparência por parte das autoridades a respeito da situação. O Observatório BR-319 já solicitou duas vezes informações mais claras e detalhadas a respeito das causas da tragédia e detalhes sobre as medidas adotadas para restabelecer a normalidade nos locais, mas, até agora, não obteve retorno. Isso é absurdo, para dizer o mínimo. Como não poderia ser diferente, é sobre este assunto que o nosso Informativo, publicado excepcionalmente depois da data costumeira, fala.

O Destaque do Mês fala sobre a queda das pontes, com imagens gentilmente cedidas pelo pesquisador da Universidade de Utrecht, na Holanda. O texto traz depoimentos de quem mora na zona rural e na sede do município de Careiro. Além disso, traz informações de artigo publicado em 2019 pelo pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), William Ernest Magnusson, que alertava sobre o risco do colapso de estruturas, como pontes, na rodovia

O nosso colega de OBR-319, Carlos Durigan, da WCS Brasil, também avalia criticamente as soluções improvisadas criadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O engenheiro civil Fernando Catunda, atual coordenador do Grupo de Trabalho da BR-319 (GT BR-319) do Conselho

Regional de Arquitetura, Engenharia e Urbanismo do Amazonas (Crea-AM), também falou com exclusividade sua avaliação a respeito da condução das obras na rodovia.

O Interior em Foco traz um depoimento muito otimista e co-movente da liderança feminina do Lago do Mamori, dona Nilcinha. Muito enérgica, a agricultora contou como a comunidade tem contornado as dificuldades impostas pela tragédia das pontes. A fala de Nilcinha destrói o mito do amazônida pobre e faminto, mostrando que os povos da Amazônia sabem como garantir o seu sustento, basta que tenham políticas públicas e condições adequadas para isso.

A seção Ciência apresenta um artigo inédito sobre uma espécie de rã encontrada somente na área de influência da BR-319. As informações foram gentilmente cedidas por pesquisadores do Programa de Pesquisas Ecológicas de Longa Duração do Sudoeste do Amazonas (PELD-PSAM). O texto é acompanhado de fotos.

Por fim, os monitoramentos apresentam dados consolidados de focos de calor e desmatamento nos 13 municípios, 42 Unidades de Conservação (UC) e 69 Terras Indígenas (TI) na área de influência da rodovia. O Minuto BR, por sua vez, traz as últimas notícias sobre acontecimentos importantes na área de influência da BR-319.

Boa leitura!

**Fernanda Meirelles e Izabel Santos**

Secretaria Executiva do Observatório BR-319





# Destaque do Mês



*Ponte sobre o rio Curuçá, que desabou em 28 de setembro.*

Foto: Eric Cezme / Cédida



# A vida tenta seguir seu fluxo na região afetada pelo desabamento das pontes em Careiro

Por volta das 15h do dia 08 de outubro, começou a circular no WhatsApp vídeos de uma ponte que estava prestes a cair na BR-319.

Quem recebia as mensagens não acreditava, e perguntas do tipo “é outra ponte ou mesma que já desabou?” ilustravam a incredulidade com a situação. E sim, era uma outra ponte que estava prestes a desabar na BR-319, a menos 2 km da primeira que desabou dia 28 de setembro e matou, pelo menos, quatro pessoas. No início da noite foi a vez da ponte sobre o rio Autaz Mirim desabar. A estrutura se desagregou e ruiu lentamente até que a parte do meio da ponte caísse no rio. Não houve vítimas fatais, mas, a situação provocada



*Sem pontes, população atravessa locais a pé e de barco.*

Foto: Eric Cezme / Cediida

pela queda das duas pontes afetou mais de 140 mil pessoas nos municípios de Careiro da Várzea, Autazes, Careiro e Manaquiri que dependem destes trechos da estrada para sobreviver.

“Os mercadinhos da cidade estão ficando desabastecidos, falta farelo para ração, leite em caixa e outros produtos industrializados”, contou a agricultora familiar Nilcinha de Jesus Amaral Pereira. Ela mora com a família no Lago do Mamori, uma das maiores comunidades da região e onde vivem muitos produtores orgânicos. “Fome nós não passamos, mas precisamos de bens que não produzimos. Além disso, o frete para escoamento da nossa produção está super caro”, explicou. Nilcinha destaca que a solidariedade tem sido a moeda de troca mais valiosa entre os moradores locais. “Eu troco o que tenho pelo que não tenho com meus vizinhos, é assim que a gente faz. Aqui ninguém passa necessidade”, ressaltou. “Mas, vez ou outra, precisamos de gás, combustível e alimentos que não produzimos, como a mistura para a ração dos bichos, pois é bom diversificar o que eles comem”, acrescentou.

Mas nem todos dispõem de uma rede de apoio articulada para manter a engrenagem do cotidiano funcionando diante desta situação. “Alguns produtos a comunidade ainda consegue consumir, mas se a quantidade for elevada a comunidade não vai conseguir consumir tudo, né? É a questão do abacaxi e outros inúmeros produtos que produzimos neste circuito até para abastecer o comércio de Manaus”, avaliou a assistente social e líderança do coletivo Divas da Floresta Edilise Costa, moradora da sede do município de Careiro. Segundo ela, além da queda das pontes os produtores da região ainda estão enfrentando uma seca intensa, que dificulta o deslocamento das comunidades. “Infelizmente, a

governança local é baixa e não está preparada para um sinistro como esse. Há um despreparo por parte das autoridades, inclusive dos servidores públicos, para ofertar um serviço emergencial. Hoje, o Idam [Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas] não sabe sequer quantas famílias tiram o sustento da agricultura e precisam de ajuda. Isso faz com que todo o município sofra o impacto da situação”, avaliou. “Tem gente que tem dinheiro, mas não tem o gás de cozinha para comprar. Tem gente que depende de água potável envasada, mas não tem onde comprar garrafão, porque está em falta”, relatou Edilise.

Jorge Luiz dos Santos, presidente da Associação de Produtores Orgânicos Renascer de Careiro da Várzea, relata que ele e outros produtores tiveram perdas significativas, principalmente de abacaxi. A queda das pontes não poderia ter acontecido em pior momento: a produção estava pronta pra colheita. “Abacaxi, pupunha, couve, cheiro verde, cebolinha, chicória, cariru, jambu, toda essa produção ficou sem escoamento. A macaxeira que já estava no ponto de colher passou da época, perdemos muito, muito, muito mesmo. Fora hortaliças e outras coisas”, relatou. Ele diz que após o decreto de emergência no município e recursos enviados de Brasília, foi possível vender três caminhões de produtos, como cará, abacaxi e hortaliças para a Agência de Desenvolvimento Sustentável do Amazonas (ADS). “Foi uma iniciativa muito boa agora, mas tivemos perdas sim e perdas muito grandes, que não sabemos como vai

ficar, se alguém vai ressarcir a gente, porque alguém é responsável por isso. A ponte desabou, ninguém pediu pra isso acontecer, mas nós não podemos perder por isso”, avaliou Jorge.

“Nós, agricultores, produzimos com muito respeito alimentos orgânicos. Só Deus sabe o trabalho que dá produzir dessa forma, para levar um alimento de qualidade à mesa do consumidor. Temos muito respeito por essa alimentação. Infelizmente, tivemos essa perda e me coloco na posição de produtor e líder da associação, não posso cruzar meus braços e dizer que tudo saiu às mil

maravilhas. Hoje, temos ajuda da ADS, que são nossos parceiros, que compraram muito, o governo sempre priorizou o agricultor familiar, mas tivemos prejuízos”, contou com pesar Jorge.

As duas pontes desabaram em um intervalo de 10 dias: no dia 28 de setembro, a ponte sobre o rio Curuçá caiu matando quatro pessoas, deixando uma desaparecida e ferindo 14; no dia 08 de outubro, foi a ponte sobre o rio Autaz Mirim que desabou poucas horas após ser interditada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).



Foto: Jorge Luiz dos Santos / Cedida

*Produção de Abacaxi da associação presidida por Jorge, em Careiro da Várzea.*

#### SAIBA MAIS:



- Queda de pontes na BR-319 dificulta a vida de mais de 100 mil pessoas
- Após desabamentos de pontes na BR-319, motoristas enfrentam rotas mais longas e caras no AM
- Sem pontes, moradores passam sufoco em travessias na BR-319





## SOLUÇÕES EMERGENCIAIS

Para minimizar o impacto dos desabamentos, o governo do Amazonas e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) optaram pela instalação de estruturas improvisadas para restabelecer o tráfego nos locais atingidos. Elas serão mantidas enquanto durarem as obras de recuperação das pontes, que têm previsão de um ano. No ponto do rio Curuçá, uma balsa, sob responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), fará a travessia no rio. Já no caso do rio Autaz Mirim, a decisão foi mais radical: optaram por aterrar um trecho do rio e

fazer uma passagem seca de mais ou menos 30 metros. A medida foi tomada, até onde se sabe, sem avaliação prévia do possível impacto ambiental da obra. “É preocupante que uma medida como essa seja adotada sem a avaliação e aprovação de órgãos licenciadores. Precisamos de uma solução emergencial, mas ela tem que ser pensada com responsabilidade, para evitar que gere novos problemas para a região”, alertou o diretor da WCS Brasil, Carlos Durigan.

“Uma obra, mesmo que emergencial, se for mal feita, pode causar ainda mais problemas. Estamos em um ano de potencial continuidade do fenômeno La Niña, que tem influenciado o au-

mento de chuvas na região, e isso pode provocar novos problemas se considerarmos que os níveis dos rios podem começar a subir logo e comprometer o aterro realizado, e mesmo outros setores da estrada”, continuou Durigan. “De acordo com dados históricos da CPRM [órgão que monitora o nível dos rios], em condições normais, o rio ali deve baixar mais um metro, mas vai subir mais uns dois, pelo menos nos próximos meses, se as chuvas realmente aumentarem. Questões importantes precisam ser levantadas e respondidas: como este aterramento está sendo feito? Nesta obra, está sendo considerada a previsão de cheia? A restauração da ponte vai acontecer, e após isso, como o aterro será desativado? Ali, no fluxo das águas, também há movimentação de peixes, é passagem deles, isso está sendo considerado? E como serão mitigados impactos como este?”, indaga Durigan.

A preocupação do diretor da WCS Brasil tem fundamento. O pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), William Ernest Magnusson, em 2019, alertou ao Ministério Público Federal (MPF) sobre a incompatibilidade de obras previstas para a recuperação da rodovia e as características geográficas locais. “Em 2021, publicamos [um artigo](#) que previu os desastres com as pontes. As estruturas caíram na época da seca, quando o trânsito aumentou, mas é possível ver nas imagens divulgadas que a água tinha cavado em volta dos suportes das pontes no período chuvoso, de subida das águas, quando o aterramento de Áreas de Proteção Permanente [APPs], na cabeceira das pontes,



direcionou toda a força da água para as colunas que apoiam as estruturas. Não é o pulso do rio que é o problema, o problema é o aterramento dos APPs, com rampas de acesso em vez de pontes atravessando toda a área”, explicou Magnusson. Segundo o pesquisador, o resumo do artigo em português foi entregue ao Dnit na audiência pública de setembro de 2021.

A terraplanagem ou aterramento de APP é proibido por lei e configura o crime de acordo com Artigo 63 da Lei nº 9.605/1998, de crimes ambientais. Essas áreas devem ser conservadas para a proteção de solos e, principalmente, as matas ciliares, porque evitam assoreamentos e mudanças negativas nos rios. “A construção de estradas na Amazônia geralmente é sinônimo de terraplanagem, mas isto não está de acordo com as melhores práticas internacionais, tampouco com as leis de proteção do meio ambiente. A proposta para revitalização da BR-319 envolve a recuperação ou reconstrução de bueiros e pontes de curto alcance. Mas essas construções implicam no aterramento de APPs, associadas a rios e igarapés, o que pode causar diversos problemas, desde estruturais até de impacto na biodiversidade local”, disse Magnusson.

“Exemplo do efeito de não respeitar as APPs em volta dos cursos d’água que atravessam a BR-319 é o desabamento de trechos da pista pavimentada, como vemos durante todo o ano na imprensa. O rio enche todos os anos, o que provoca a infiltração de água no solo. Quando o rio baixa, e ocorre a exfiltração de água no solo, existe o risco desta terra desagregar e levar ao colapso



Foto: Eric Cezne / Cedida

Construção da passagem seca no rio Autaz Mirim.

do solo, ao desabamento do que foi aterrado, terraplanado, como acontece com trechos da estrada. Ainda mais em estradas de planícies baixas, como é o caso da BR-319”, destaca Magnusson.

Para Carlos Durigan, a BR-319 precisa de um serviço permanente de manutenção e monitoramento. “Precisamos saber com exatidão quantos quilômetros da BR-319 são sobre aterros, pois já sabemos que a estrada corta uma extensa região de paisagens aquáticas e áreas de inundação, a região próxima das comunidades da RDS Igapó-Açu, por exemplo, possui uma extensa área de

igapós. A rodovia é um aterro imenso entre dois grandes rios e cercada por áreas alagáveis. Há pontos sujeitos a deslizamentos e rupturas frequentes da área pavimentada. Isso tudo deveria ser levado em conta na busca de soluções, daí a necessidade de se constituir um núcleo de gestão e monitoramento permanente para discutir questões como estas e buscar as melhores soluções, antes mesmo de tragédias acontecerem, e não uma gestão atrapalhada e que atua sempre com soluções improvisadas”, acrescentou Carlos Durigan.



Foto: Acervo / Idesam

## RECONSTRUÇÃO DA BR-319 TEM QUE SER LEVADA A SÉRIO

O engenheiro civil Fernando Catunda, atual coordenador do Grupo de Trabalho da BR-319 (GT BR-319) do Conselho Regional de Arquitetura, Engenharia e Urbanismo do Amazonas (Crea-AM), avalia que uma obra como a da BR-319 precisa de projetos adequados à realidade amazônica. “Temos cheia, temos seca, a estrada sofre. Precisa de alteamento, sistema de drenagem, adequados a isso”, pontuou. Além disso, ele destaca que as obras emergenciais e reparos na rodovia precisam estar de acordo com o atual contexto do Amazonas, ainda que sejam realizadas em trechos sem estudos ambientais, como é o caso do Segmento A. “A BR-319 foi projetada para uma realidade que não existe mais, hoje, por exemplo, o peso das cargas transportadas por ela quadruplicou”, disse Fernando Catunda.

O engenheiro também opina que a BR-319, por ser uma das poucas ligações terrestres do Amazonas com outros estados do Brasil, deveria ser prioridade do governo federal. “O Dnit precisa olhar para a nossa rodovia com seriedade, fazer um trabalho de qualidade”, defendeu. “O que é feito hoje na BR-319 é um crime contra os brasileiros, amazonenses, que vivem aqui, é discriminação”, acrescenta se referindo à qualidade das obras e à falta de soluções definitivas para problemas que se repetem.

Para Fernando Catunda, os estudos ambientais são importantes para obra e devem ser realizados com seriedade, uma vez que seus resultados apontam o melhor caminho para assegurar a qualidade das ações. No entanto, se realizados da maneira errada, levam a atrasos e provocam prejuízos à rodovia. “A BR-319, por anos, foi marginalizada, a meu ver. Ignorada pelos órgãos públicos, principalmente o Dnit. E tem a questão ambiental, que é muito forte e que, de certa forma, prejudicou o desenvolvimento, a melhoria, a ampliação e, inclusive, obras de recuperação da estrada. Isso foi um dano irreparável”, avaliou Catunda. “Tem que resolver a questão ambiental sem agredir os povos que vivem na BR-319, as populações indígenas e o meio ambiente. Precisamos de soluções para impactos ambientais condizentes com a estrutura que deve ser feita. Já tivemos diversos problemas com licenças, porque o que deveria ter sido feito não o foi, e isso atrapalha o desenvolvimento da obra”.

O coordenador do GT BR-319 também chama a atenção para

medidas que podem evitar tragédias como as que aconteceram com a queda das pontes. “O que é prioridade em relação a situações como as das pontes é que o Dnit Amazonas recupere a responsabilidade por essa BR. É inconcebível a superintendência regional amazonense não ser responsável por esta rodovia, porque a maior parte dela está no Amazonas. O que a gente observa é a depredação do Dnit Amazonas em relação a vários fatores. Não é que ele não tenha profissionais competentes, pelo contrário, tem profissionais competentíssimos. Isso vem criando conflitos e quem perde é o povo amazonense que fica sem ter acesso terrestre a outros estados”, defendeu Fernando e acrescentou: “Tudo o que o GT BR-319 quer é que essas ações sejam feitas da maneira correta, dentro da legalidade, com transparência, para que tenhamos nossa BR o mais rápido possível. Se precisarem de mais audiências públicas, que façam! A população tem que ser ouvida, das margens, das comunidades, indígenas, para mostrar os anseios dela, concluiu.

### SAIBA MAIS:



- **Acidente na BR-319: Dnit vistoriou ponte dias antes da tragédia**
- **Uso da máquina pública, violação indígena e ambiental na construção da BR-319: o legado de Tarcísio na Amazônia**





# Interior em Foco

*Visão aérea do Careiro, onde fica a comunidade Lago do Mamori.*



# União como estratégia do agricultor familiar para driblar a crise

Mais de 140 mil pessoas nos municípios de Careiro da Várzea, Autazes, Careiro e Manaquiri foram impactadas pela queda das duas pontes na BR-319.

A situação virou de pernas para o ar a rotina de quem dependia da rodovia, principalmente, para atividades comerciais. Quem não está em situação tão complicada são os agricultores que não dependem tanto de frete por caminhão e balsa para vender sua produção, pois têm as atividades voltadas para comunidades vizinhas e feiras municipais.

Nilcinha de Jesus Amaral Ferreira, agricultora e vice-presidente da Associação Comunitária e de Protutores Rurais Santo Antônio, do Lago do Mamori, conta que a vida na sua comunidade não está tão impactada como a de quem vive na cidade. “Aqui, na zona rural, não estamos em maior risco, porque a gente produz, cria e pesca. Faltam as misturas, mas o caboclo do interior tendo a farinha, pra ele tá perfeito”, relatou. “Nossa produção é diferenciada”, diz ela comparando a produção do agricultor



Foto: Reprodução / Casa do Rio

familiar de baixa escala com produções maiores, que necessitam de uma logística mais robusta. “Na minha família, por exemplo, o carro-chefe das vendas é o gengibre e a cúrcuma, temos verduras, mas é pouco, só bastante para o nosso consumo. Por isso, não precisamos de uma estrutura muito grande pra vender e entregar nossa produção”, acrescentou.

“O frete está muito caro. Tivemos uma entrega e aproveitei pra ver se o comprador queria mais. Você paga frete, paga carregador, paga mais frete, enfim, quase que eu troco dinheiro por dinheiro”, disse. O que evita que Nilcinha e seus vizinhos passem fome é a solidariedade e a produção que as famílias mantêm, usando do conhecimento tradicional e a agroecologia. “A gente tem peixe, então fazemos aquela panelada. Incrementamos com milho, batata e macaxeira. Aqui a gente não amanhece comprando pão, pois comemos mingau, batata, cará. Se não tiver, a gente faz bolinho de cruieira, de farinha, se não tem nada disso, fazemos um peixe assado e tomamos o café da manhã”, contou.

Nilcinha diz que está dando para sobreviver. “O ruim é que está tudo caro! O dinheiro está pouco e as coisas estão muito caras. Não tem leite líquido em caixa, leite em pó e farelo pra ração animal. Algumas prateleiras já estão vazias. Se eu fosse um comerciante, estaria em situação pior, mas como sou uma agricultora, estamos trocando mamão, maxixe, abóbora, caju, macaxeira e outros alimentos entre nós, produtores, porque é assim que nós fazemos”, relatou. Ela conta que serviços públicos como a assistência em saúde estão dentro da normalidade por causa da secretaria municipal de saúde, só quem precisa de atendimento mais complexo, que só tem em Manaus, está afetado.

Ainda segundo Nilcinha, a Secretaria de Estado da Produção Rural (Sepror) vai comprar banana, macaxeira e hortaliças dela e outros produtores do Lago do Mamori.





# Monitoramentos: Focos de Calor e Desmatamento



# Monitoramento de Focos de Calor

Em setembro, a Amazônia Legal, o Amazonas, Rondônia e os municípios da BR-319 apresentaram aumento no número de focos de calor em comparação ao mesmo mês de 2021, de 114%, 209%, 103% e 192%, respectivamente. Para o Amazonas e para os municípios da BR-319 esses números representaram o recorde para setembro, desde 2010.

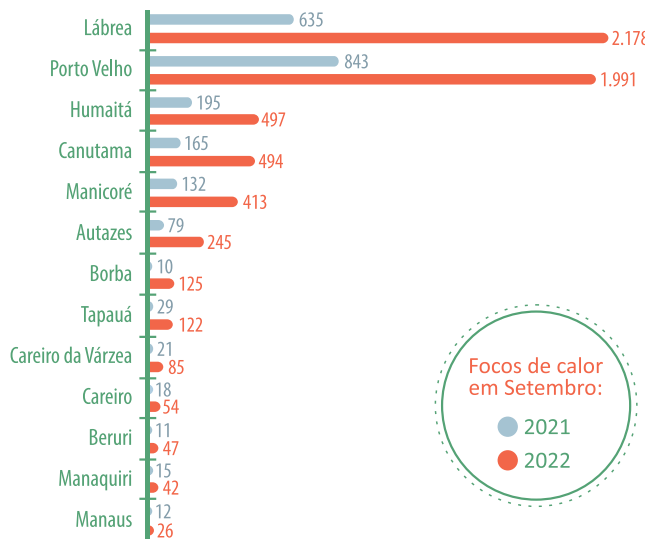
## AUMENTO EM TODOS OS MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319

Todos os 13 municípios monitorados pelo Observatório BR-319 (OBR-319) apresentaram aumento no número de focos de calor em comparação a setembro de 2021, e nove bateram o recorde para setembro, considerando a série histórica (2010-2022). Lábrea foi o 2º município com mais focos de calor entre todos da Amazônia Legal, e Porto Velho o 3º (Monitoramento de desmatamento – Imazon).

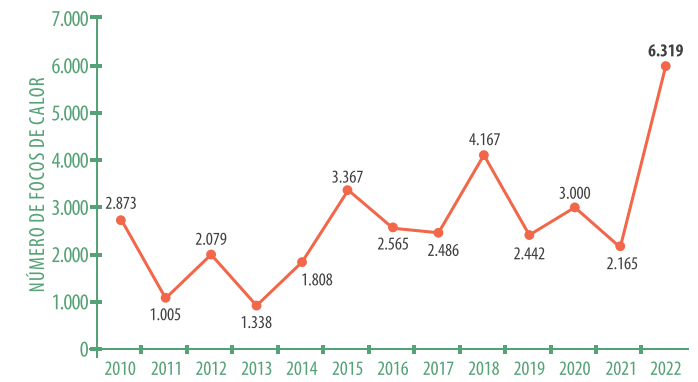
Borba, que foi o 7º com mais focos de calor no ranking dos municípios da BR-319, foi o município que apresentou o maior aumento percentual, de 1.150%.



### NÚMERO DE FOCOS DE CALOR NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



### FOCOS DE CALOR NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE SETEMBRO (2010 A 2022)



### COMPORTAMENTO DOS FOCOS DE CALOR NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 EM COMPARAÇÃO A SETEMBRO DE 2021

↑
AUMENTOU

- Borba (1050%)\*
- Beruri (327%)\*
- Tapauá (321%)\*
- Careiro da Várzea (305%)
- Lábrea (243%)\*
- Manicoré (213%)
- Autazes (210%)\*
- Careiro (200%)
- Canutama (199%)\*
- Manauquiri (180%)
- Humaitá (155%)\*
- Porto Velho (136%)\*
- Manaus (117%)\*

↓
DIMINUIU

- Nenhum município.

✓
FOCOS DE CALOR ZERO EM SETEMBRO/2022

- Nenhum município.





### ÁREAS PROTEGIDAS

Vinte e uma Unidades de Conservação (UCs), dentre as 69 monitoradas, apresentaram focos de calor em setembro. O ranking foi liderado pela Reserva Extrativista (Resex) Jaci-Paraná, com 466 focos, o recorde dessa UC para o mês de setembro, desde 2010. Somando-se a isso, ela foi a 2ª UC com mais focos de calor entre todas da Amazônia Legal.

Entre as 69 Terras Indígenas (TIs) monitoradas, 31 apresentaram focos de calor em setembro. O ranking foi liderado pela TI Karipuna, com 58 focos de calor.

Para ver mais detalhes sobre os focos de calor nas Áreas Protegidas monitoradas pelo OBR-319, [clique aqui](#).

45%

DAS 69 TERRAS INDÍGENAS (TIs) APRESENTARAM FOCOS DE CALOR

50%

DAS 42 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UCs) APRESENTARAM FOCOS DE CALOR



LISTA DE TIs MONITORADAS

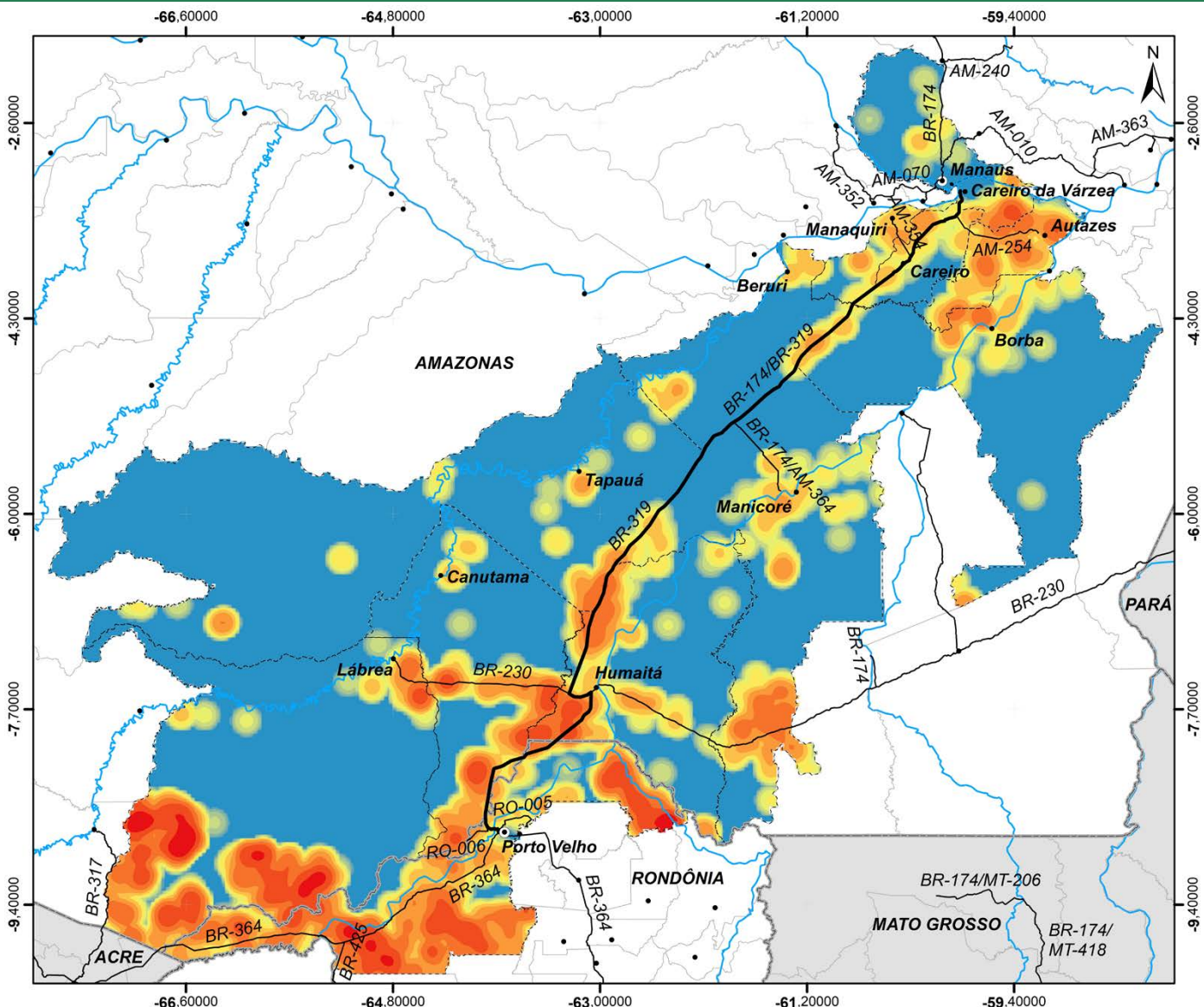


LISTA DE UCs MONITORADAS



Os dados de focos de calor foram adquiridos do Programa Queimadas, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE (<http://www.inpe.br/queimadas/bdqueimadas>). No mapa, há uma representação de densidade de pontos para o período analisado, a partir da estimativa de densidade por Kernel.

Mapa de Densidades de Foco de Calor nos 13 municípios da área de influência da BR-319 - Setembro 2022



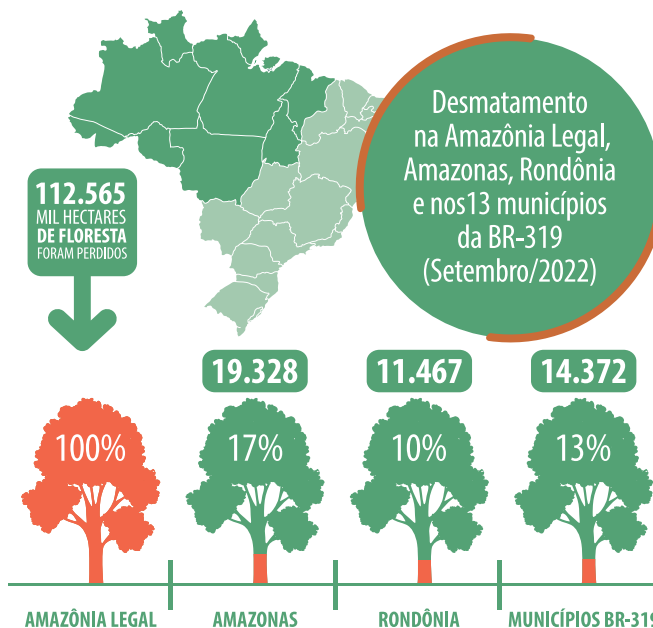
# Monitoramento de Desmatamento

Em setembro de 2022, tanto a Amazônia legal, quanto o Amazonas, Rondônia e os municípios da BR-319, apresentaram queda no desmatamento em comparação a setembro de 2021. As quedas foram de 8%, 26%, 35% e 35%, respectivamente.

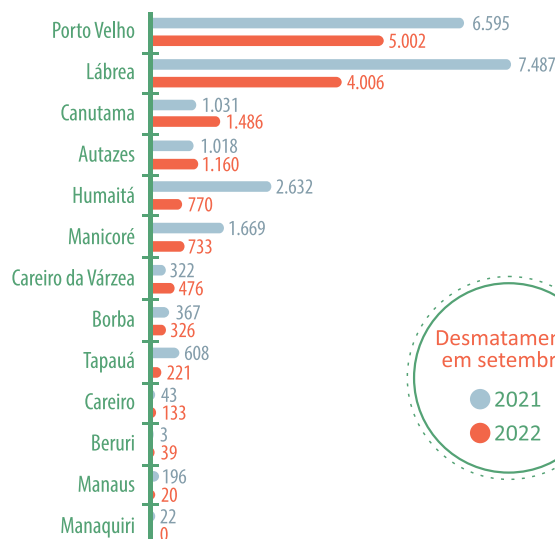
## MUNICÍPIOS DA BR-319

Entre os 13 municípios monitorados, Porto Velho foi o que apresentou o maior desmatamento em setembro, seguido por Lábrea e Canutama. Porto Velho e Lábrea também apareceram na lista dos 10 municípios mais desmatados da Amazônia Legal, divulgada pelo [Imazon](#), em 1º e 4º lugar, nessa ordem.

Cinco municípios apresentaram aumento no desmatamento em comparação a setembro de 2021, com destaque para Beruri, que apresentou a maior porcentagem de aumento. Os outros oito municípios apresentaram queda, com destaque para Manaquiri, que não apresentou desmatamento neste mês.



## DESMATAMENTO EM HECTARES NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



## COMPORTAMENTO DO DESMATAMENTO NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 EM COMPARAÇÃO A SETEMBRO DE 2021

### AUMENTOU

- Beruri (1049%)
- Careiro (209%)\*
- Careiro da Várzea (48%)\*
- Canutama (44%)\*
- Autazes (914%)\*

### DIMINUIU

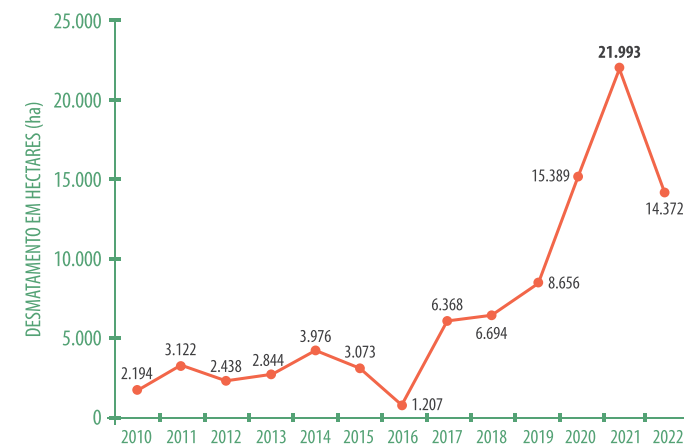
- Manaquiri (100%)
- Manaus (90%)
- Humaitá (71%)
- Tapauá (64%)
- Manicoré (56%)
- Lábrea (46%)
- Porto Velho (24%)
- Borba (11%)

### DESMATAMENTO ZERO EM SET/2022

- Manaquiri

\* Municípios que apresentaram recorde de desmatamento em agosto, considerando a série histórica (2010-2022).

## DESMATAMENTO NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE SETEMBRO (2010 A 2022)











Espécie *Phyzelaphryne* sp



Espécie *Phyzelaphryne miriamae*

# Ciência



# Espécie de rã ainda desconhecida para a ciência ao longo da BR-319 começa a ser estudada por pesquisadores

Por **Eduardo Moreno<sup>1</sup>** e outros<sup>2</sup>

A rãzinha *Phyzelaphryne sp.* é nova para a ciência e pouco se conhece sobre o ambiente ideal necessário para que essa espécie possa sobreviver na natureza.

É provável que ela, assim como a maioria dos sapos, rãs e pererecas, seja muito sensível às mudanças ambientais e precise de condições muito específicas para se reproduzir e para se manter hidratada, já que parte da respiração desses animais é feita através da pele.

Essa rãzinha tem aproximadamente 1,5 centímetro de comprimento e hábitos terrestres. Os ovos são colocados fora da água pelas fêmeas e eclodem já na forma de miniaturas dos adultos. Até o momento, sabemos que a espécie ocorre nas florestas ao longo de toda a BR-319 e seu canto pode ser ouvido na floresta entre o meio e fim da tarde durante a estação chuvosa. E esta rã não está só: uma outra rãzinha, muito similar, chamada *Phyzelaphryne mariamae*, também ocorre ao longo de toda a rodovia. Na ciência, quando duas espécies



Eduardo Moreno é pesquisador e colaborador do PPBio.

Foto: Eduardo Moreno/ Ceticida

são muito similares entre si, podemos esperar que elas tenham as mesmas necessidades ambientais. Quando isso acontece, em muitos casos uma espécie pode competir com a outra por algum recurso ambiental, levando a espécie competidora mais fraca à extinção local. Curiosamente, essas duas espécies ocorrem juntas na BR-319 e nenhuma delas pôde eliminar a outra. Sendo assim, o que poderia

explicar essas duas espécies ocorrendo nos mesmos locais ao longo da rodovia?

Nossas observações demonstraram que elas usam ambientes diferentes. A espécie *Phyzelaphryne mariamae* ocorre principalmente nos locais com menos chuva, enquanto a nova espécie, *Phyzelaphryne sp.*, é mais generalista e não apresentou nenhuma preferência pelas características do ambiente utilizadas no nosso estudo.

É possível que haja outros fatores importantes que não foram considerados no estudo. Iniciativas de estudos ecológicos de longo prazo na BR-319 permitirão entender mais sobre quando e onde elas ocorrem, contribuindo não apenas para a conservação dessas duas espécies, mas para muitos outros organismos que ainda não são conhecidos pelos cientistas e contribuem para a rica biodiversidade da região.

<sup>1</sup> Eduardo Moreno é mestre em Ecologia pelo Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), e para estudar a ecologia de anuros da BR-319 teve o apoio dos Programas: PPBio na Amazônia Ocidental (PPBio-AmOc), do INCT Centro de Estudos Integrados da Biodiversidade Amazônica (INCT-CENBAM), e do PELD Sudoeste do Amazonas (PELD-PSAM).

<sup>2</sup> Sergio Santorelli Junior, da Ufam Campus Humaitá (AM) e Fapeam/PROFIX-RH 009/2021; Miquéias Ferrão, da Harvard University; Pedro Pequeno, da UFRR Campus Boa Vista (RR); e Albertina Lima e William Magnusson, do Inpa.





# Minuto BR





## Garimpo



Em resposta a uma ação da Polícia Federal (PF) que destruiu 94 dragas usadas na extração ilegal de minérios no rio Madeira, **garimpeiros incendiaram pneus e bloquearam o acesso à BR-319**, em Porto Velho (RO), e prometem novos protestos.

## Impacto



Estudo publicado pelo Instituto Socioambiental (ISA) mostra que o garimpo não promove o desenvolvimento social na Amazônia. De acordo com a publicação, os municípios com presença de garimpo têm condições de vida piores que a média amazônica, já mais baixa que a nacional por razões históricas. A análise foi feita a partir do Índice de Progresso Social (IPS) médio dos municípios amazôni-

cos afetados pelo garimpo, que é de apenas 52,4, menor do que a média para a Amazônia, de 54,5, e bem abaixo da média nacional, de 63,3. O IPS médio dos municípios garimpeiros é 4% menor que a média amazônica e 20% menor que a média nacional.

## Infraestrutura



Uma **operação da PF** investiga a suposta facilitação de pesca ilegal de pirarucu e de quelônios na Reserva Biológica (Rebio) Abufari, em Tapauá. Segundo a PF, as investigações apuraram que os funcionários do ICMBio, responsável pela gestão da Rebio, receberiam valores indevidos para não atuação das atividades de fiscalização. Um dos homens é servidor do instituto e os outros três vigilantes.



## Extração



Um **levantamento da Rede Simex** avaliou que aproximadamente 40% da extração madeireira na Amazônia é irregular e que 15% acontece em áreas protegidas, como Unidades de Conservação (UCs) e Terras Indígenas (TIs). Para a pesquisadora do Idesam, Tayane Carvalho, os dados mostram que as ações de fiscalização continuam insuficientes. “O cenário torna ainda mais necessário o incentivo ao manejo florestal sustentável, pautado na legislação”, afirmou. A maior parte da extração de madeira na Amazônia ocorre em Mato Grosso, em seguida vem Pará, Rondônia, Amazonas, Acre e Roraima.



NESTA EDIÇÃO

## Expediente

**Coordenação** // Fernanda Meirelles (Idesam)

**Edição, Editoração e Textos** // Izabel Santos (Idesam)

### Monitoramentos

**Focos de Calor e Desmatamento** // Paula Carolina Paes Guarido (Idesam) e  
Thiago Marinho (Idesam)

**Análises e Textos** // Paula Carolina Paes Guarido (Idesam)

**Levantamento de Dados e Mapas** // Thiago Marinho (Idesam)

**Revisão** // Fernanda Meirelles (Idesam) e Vanessa Brito (Idesam)

**Coordenação de Divulgação** // Larissa Mahall Marinho (Idesam)

**Projeto Gráfico e Diagramação** // Sílvio Sarmiento (SS Design)

[www.observatoriobr319.org.br](http://www.observatoriobr319.org.br)

REALIZAÇÃO:



OBSERVATÓRIO  
**BR-319**



**FAS**  
Fundação  
Amazônia  
Sustentável



**FVA**

**idesam**



**TRANSPARENCY  
INTERNATIONAL**  
the global coalition against corruption



**GREENPEACE**

