

ROTAS DO DESMATAMENTO

ovaradouro.com.br/rotas-do-desmatamento

Izabel Santos

October 27, 2025

Estudo aponta inviabilidade dos corredores de integração na Amazônia e alerta para repetição dos impactos provocados pela BR-319



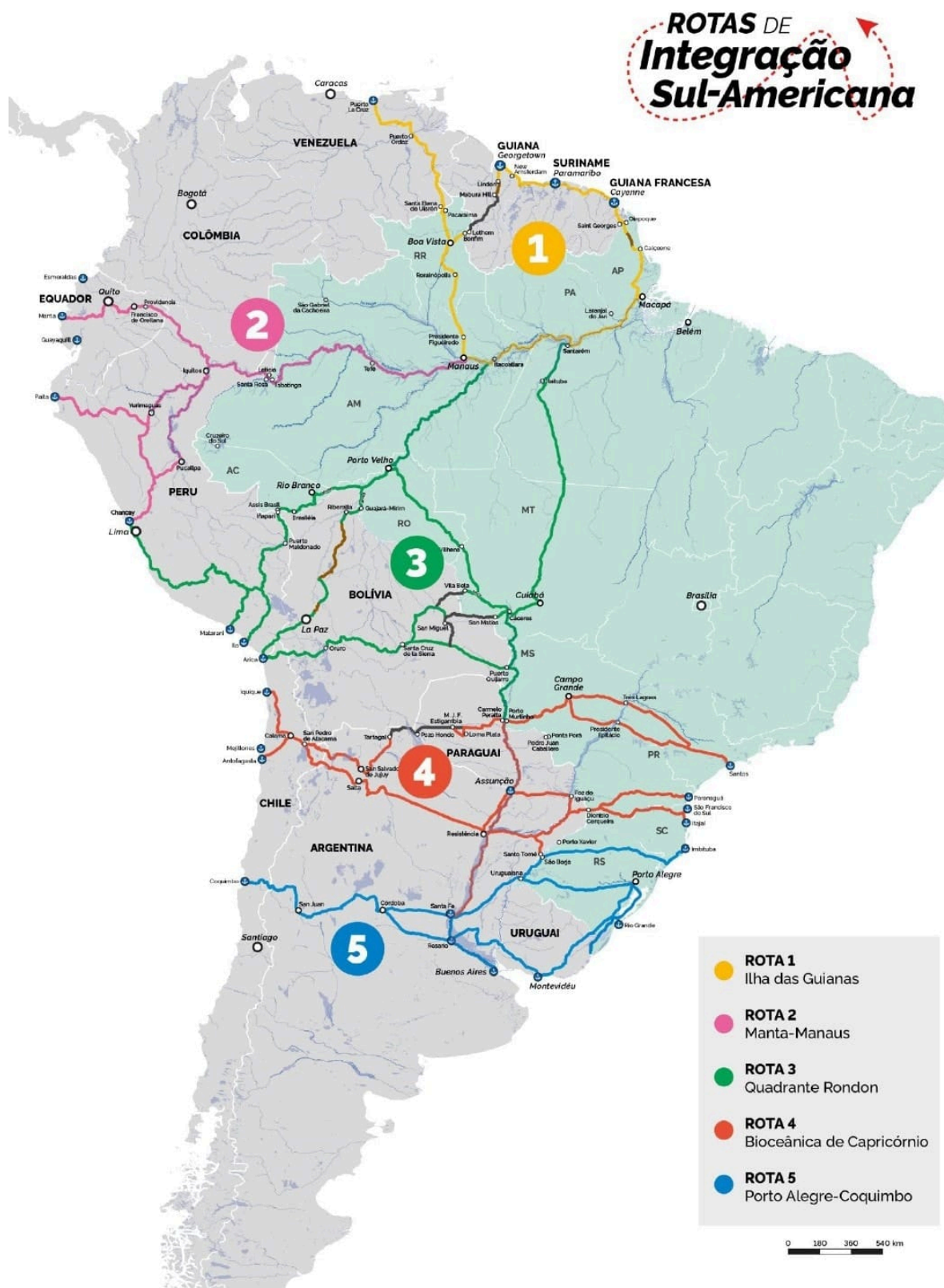
BR-319 é um exemplo de obra 'incompatível com evidências científicas' a respeito da eficiência, viabilidade e sustentabilidade, segundo especialista William Leles.

Pesquisadores afirmam que os novos eixos logísticos planejados para ligar o Brasil ao Pacífico reproduzem velhos erros de infraestrutura na região, combinando riscos ambientais, sociais e econômicos sob o discurso do progresso

Um novo estudo da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) lança luz sobre o avanço da infraestrutura na Amazônia, assunto que divide opiniões e não encontra respaldo científico para consenso. A pesquisa, intitulada [*"The Unfeasibility of Integration Corridors"*](#), questiona a viabilidade dos corredores logísticos que o governo brasileiro pretende abrir para ligar o Centro-Oeste aos portos do Pacífico. A publicação alerta que essas rotas podem reproduzir, em escala ampliada, os mesmos impactos socioambientais já observados com a reabertura da BR-319.

Assinado pelos pesquisadores William Leles de Souza Costa, Britaldo Soares-Filho e Raoni Rajão, o estudo analisa as chamadas Rotas de Integração Sul-Americanas, com foco em duas delas: a Rota Amazônica e o Quadrante Rondon. Ambas cruzam áreas de floresta densa e territórios indígenas e de comunidades tradicionais na tentativa de conectar as rotas de escoamento de Mato Grosso, Rondônia e Acre aos portos peruanos de saída para o Pacífico, como o de Chancay, recentemente ampliado com investimentos chineses.

O projeto Rotas de Integração Sul-Americana é uma iniciativa estratégica do governo brasileiro para supostamente integrar economicamente o Centro-Oeste e a Amazônia a países andinos (Peru, Chile e Bolívia); reduzir distâncias logísticas e custos de transporte; diversificar as rotas de exportação, tradicionalmente voltadas ao Atlântico, e fortalecer o comércio com a Ásia. No entanto, o estudo argumenta que as promessas de progresso e integração são baseadas em premissas frágeis, pois faltam avaliações técnicas, econômicas e socioambientais robustas sobre os impactos e a real viabilidade das obras.



Em conversa com **Varadouro**, William Leles afirma que o problema começa na própria concepção dessas obras. “As rotas foram anunciadas como símbolo de integração e progresso, mas sem uma avaliação prévia das suas condições reais de funcionamento”, explica. Segundo ele, os corredores propostos apresentam uma “inviabilidade multidimensional”. “São inviáveis

economicamente, pelos altos custos e pela baixa demanda; tecnicamente, pelas restrições topográficas e sazonais; ambientalmente, pelos riscos de desmatamento; e socialmente, pelas ameaças que representam a povos e territórios tradicionais”, afirma.

O grupo do qual Leles faz parte, na UFMG, tem longa trajetória na análise e modelagem de sistemas ambientais aplicados a políticas públicas, especialmente na área de logística nacional. Desde o Plano Nacional de Logística 2035, o laboratório vem simulando cenários de impacto de grandes obras de transporte, avaliando sua real contribuição para o desenvolvimento regional.

Segundo Leles, as hidrovias amazônicas dependem fortemente da sazonalidade — com trechos que se tornam intransitáveis na seca — e as estradas andinas impõem restrições severas ao transporte de carga pesada, tornando o escoamento irregular e caro. “Caminhões como bitrens ou rodotrens simplesmente não conseguem trafegar nas curvas e aclives dos Andes. Isso reduz a confiabilidade logística e eleva o custo operacional”, detalha. Além disso, as novas rotas competem diretamente com corredores consolidados que ligam o Centro-Oeste ao Atlântico, como Santos (SP) e Miritituba (PA), que contam com infraestrutura mais estável e eficiente. “A complementaridade é improvável. Esses corredores não oferecem vantagens reais sobre as rotas atlânticas”, avalia.

O que mais preocupa, porém, é o impacto ambiental e social. O estudo mostra que as novas rodovias atravessariam áreas sensíveis da Amazônia central e repetiriam o padrão histórico de expansão descontrolada sobre florestas e terras públicas, tal como ocorreu com a BR-319. “Ambas as rotas compartilham riscos semelhantes: desmatamento, grilagem e aumento da pressão sobre comunidades locais e povos indígenas. Além disso, reproduzem promessas econômicas que tendem a não se concretizar diante dos altos custos ambientais e sociais”, alerta.

Figura 1 - Mapa de situação do empreendimento



Fonte: Apresentação Audiência Pública nº 014/2017 – Sessão Presencial de Brasília/DF.

Rotas especulativas

As evidências científicas sobre o papel das estradas como vetor de destruição, lembra o pesquisador, são sólidas e incontestáveis. “Diversos estudos mostram que novas rodovias são o principal motor do desmatamento ilegal na Amazônia. Quando se abre uma estrada, abre-se uma frente de grilagem. E quando se pavimenta, consolida-se a ocupação”, afirma. Leles é enfático ao avaliar a retomada da BR-319, uma das pautas mais sensíveis da região. “É uma obra incompatível com as evidências científicas. A priorização política dessa rodovia ignora a necessidade de avaliações prévias de viabilidade e sustentabilidade”, reforça.

O relatório classifica as projeções do governo sobre o suposto ganho logístico das rotas como “especulativas”, uma vez que os custos operacionais e as restrições físicas anulam qualquer vantagem sobre os corredores atlânticos. “Essas projeções carecem de base empírica e se apoiam em suposições otimistas. Não há dados que sustentem a ideia de que o escoamento pelo Pacífico seria mais barato ou eficiente”, explica.

No campo social, a abertura de novas vias de transporte em regiões remotas tende a estimular a especulação fundiária, a ocupação irregular e o avanço de atividades ilegais, como o garimpo e o desmatamento para pastagem. “Essas obras enfraquecem a governança territorial e o controle sobre terras públicas e indígenas”, diz. Segundo ele, os mecanismos atuais de consulta e compensação são ineficazes, quando não inexistentes. “As consultas são formais e pouco vinculantes. Falta participação real, avaliação socioambiental prévia e compensações robustas com monitoramento contínuo”, afirma.

Soluções a serviço da floresta

Como alternativa, a pesquisa propõe um novo caminho: usar modelagem integrada e simulações espaciais antes de qualquer decisão sobre grandes obras. “É possível combinar dados topográficos, logísticos e econômicos com cenários de impacto ambiental e social para orientar políticas públicas mais racionais e transparentes”, explica Leles. Ele destaca que o método já vem sendo aplicado em estudos sobre a Ferrogrão e a expansão ferroviária na Amazônia, no próprio programa de pós-graduação da UFMG.

Questionado sobre as pressões por trás da pressa em viabilizar esses corredores, o pesquisador é direto:

“Sim, há pressões políticas e econômicas, especialmente de setores do agronegócio e da mineração, interessados em abrir novas fronteiras de exportação e explorar recursos naturais”

Para ele, o desenvolvimento da Amazônia precisa romper com a lógica das grandes obras e apostar no fortalecimento de economias regionais baseadas na bioeconomia e no conhecimento local. “Precisamos de um modelo baseado na Amazônia, e não para a Amazônia”, opina. Essa visão sintetiza o espírito do estudo.

Em vez de megaestruturas que conectam o interior produtivo a portos distantes, Leles defende infraestruturas sustentáveis desenhadas de dentro para fora da região, priorizando a mobilidade fluvial de baixo impacto e a integração das comunidades locais ao planejamento. “A infraestrutura não deve ser sinônimo de desmatamento e exclusão, mas de integração social, inovação e sustentabilidade. O verdadeiro desenvolvimento exige avaliar riscos antes de prometer progresso”, afirma.

Para que isso ocorra, ele aponta três alavancas essenciais: a produção de evidências científicas comparáveis entre projetos concorrentes, o engajamento contínuo com tomadores de decisão do poder público e órgãos de controle, e a transferência de tecnologia por meio de plataformas abertas, cursos e relatórios de políticas públicas. “Somente assim poderemos institucionalizar o uso de ferramentas inovadoras de análise e reduzir as ameaças às áreas protegidas da Pan-Amazônia”, diz.



Pesquisador William Leles. *(Foto: Arquivo pessoal)*

“O futuro da Amazônia não será decidido por promessas de asfalto, mas pela capacidade do país de ouvir a ciência. Se quisermos integrar o Brasil ao século XXI, precisamos mudar a forma como pensamos infraestrutura. Ela deve servir à floresta, e não o contrário”, conclui.