

**Cenário econômico** Para críticos, planos para asfaltar rodovias, construir ferrovias e extrair petróleo são ameaças à floresta

# Projetos do governo têm oposição de ambientalistas

André Borges  
De Brasília

Cinquenta anos depois do plano desenvolvimentista dos militares, que avançaram sobre a Amazônia com estradas e hidrelétricas prometendo "integrar para não entregar", e deixaram um rastro de desmatamento e ocupações irregulares, a região continua a ser alvo de projetos que, para ambientalistas, são capazes de fragilizar ainda mais a floresta. Na área de logística, os planos federais incluem a pavimentação da BR-319, que liga Porto Velho (RO) a Manaus (AM), e a construção da Ferrogrão, ferrovia de 900 quilômetros de extensão que ligaria Sinop (MT), região que é a maior produtora de grãos no país, ao porto de Miritituba (PA), área historicamente conhecida pelo garimpo ilegal.

Para defender a retomada da estrada, o governo argumenta que a BR-319 já esteve ativa até o início dos anos 1980, mas que foi abandonada e engolida pela floresta, deixando Manaus isolada por via terrestre do restante do país. Sua pavimentação seria, portanto, a garantia do direito de ir e vir da população local. Ambientalistas afirmam, porém, que a pavimentação da rodovia carrega os mesmos problemas já vistos em outras estradas, como a BR-163, no Mato Grosso, que impulsionou a abertura de vicinias em seus mais de mil quilômetros, gigantes "espinhas de peixe" para saquear madeira.

No caso da Ferrogrão, defensores do projeto afirmam que a estrada de ferro seria construída ao lado da BR-163, reduzindo o impacto ambiental sobre a floresta, consolidando uma nova rota de escoamento de grãos rumo aos portos do Arco Norte do Brasil e desafiando os terminais por-



"Não é a renda do petróleo que vai resolver problemas amazônicos" Suelly Araújo

tuários de Sudeste e Sul. Críticos ao projeto afirmam, porém, que a ferrovia teria um impacto direto em áreas extensas de unidades de conservação ambiental, além de afetar terras e povos indígenas.

Se na área de mineração o problema histórico é a profusão do garimpo ilegal, projetos bilionários de exploração fóssil também rondam o futuro da Amazônia, seja na retirada de gás ou de petróleo. No subsolo de Coari (AM), onde a Petrobras já extrai óleo desde a década de 1980, está a

maior jazida de petróleo terrestre do Brasil. Na região de Silves, pequeno município do Amazonas, poços de gás são explorados há mais de três anos, em meio a conflitos com povos indígenas.

É do mar, porém, que vem a maior preocupação dos ambientalistas atualmente, com os planos da Petrobras de explorar petróleo em área próxima à foz do rio Amazonas. "Deve ser destacado que não é a renda do petróleo e de outras fontes fósseis que vai resolver os problemas amazônicos. Esse tipo de exploração só traz mais concentração de renda, com injustiça social e intensificação dos problemas climáticos", diz Suelly Araújo, coordenadora de políticas públicas do Observatório do Clima.

Em Coari, a situação do município que explora petróleo há quase 40 anos é de extrema precariedade, com falta de saneamento bá-

seo e emprego e altos índices de violência. Em Silves, o que se vê no município é falta generalizada de infraestrutura. As evidências revelam que os cobertores royalties do petróleo e do gás, fator financeiro que costuma justificar a exploração desses insumos, não se traduzem em melhoria das condições de vida da população local.

"As ameaças estruturais precisam ser globalmente enfrentadas e o Brasil pode fortalecer o seu protagonismo se, além de reduzir o desmatamento, liderar negociações internacionais para pactuar um cronograma para a redução na produção e no consumo de petróleo, compatível com as exigências da emergência climática, diz o sócio fundador e presidente do Instituto Socioambiental (ISA), Márcio Santilli. "A maior ameaça local à Amazônia continua sendo a ocupação e a exploração predatória do território e dos recursos naturais, que impede o desenvolvimento de uma economia sustentável. Isso requer consciência política."

O presidente do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (Proam), Carlos Boculy, lembra que a "consciência política" também passa pela garantia de uma estrutura adequada para fiscalização, licenciamento e monitoramento ambiental.

"Tô restabelecida a vontade política de proteger a floresta, o que é obrigação do governo. Mesmo assim, a resposta poderia ter sido mais efetiva se o governo tivesse equacionado devidamente as pendências com os quadros funcionais do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), estabelecendo plano de carreira, salários condizentes e complementação dos quadros funcionais do Ibama e do ICMBio", diz Boculy. "É preciso aumentar a capacidade de recursos humanos e operacionais."

## Perfuração na Margem Equatorial traz risco de danos ecológicos

Simone Goldberg  
Para o Valor, do Rio

A Margem Equatorial, área que vai do litoral do Amapá ao Rio Grande do Norte, é vista como a nova fronteira petrolífera — considerando que o pré-sal tende ao declínio no fim da década. No entanto, compatibilizar a exploração com preservação ambiental na região, formada pelas bacias marítimas da foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar, é um desafio, avaliam especialistas.

Segundo Gláucia Fernandes, pesquisadora de ESG (boas práticas ambientais, sociais e de governança) do Coppead/UFRJ, tecnologias avançadas e práticas rigorosas podem ajudar a mitigar riscos, mas a complexidade da região torna difícil garantir que não haverá impactos adversos. O Brasil, diz ela, soa contraditório ao priorizar a Margem Equatorial ao mesmo tempo em que sediará eventos mundiais onde a preservação do meio ambiente e mudanças climáticas serão temas de destaque.

Em novembro, haverá a reunião do G20 no Rio de Janeiro e em 2025, Belém receberá a COP30, conferência da ONU sobre clima. "O Brasil está tentando se posicionar como líder na transição energética, mas a exploração de petróleo na Amazônia pode afetar essa imagem", diz Gláucia.

Para o WWF-Brasil, a Margem Equatorial ainda necessita de mais pesquisas para a compreensão do seu equilíbrio ecológico, incluindo pontos como a descargagem de sedimentos do rio Amazonas e do Grande Sistema de Recifes do Amazonas. Além disso, diz a ONG, há correntes marítimas muito fortes e dinâmicas costeiras pouco estudadas, que diferem dos locais já explorados no Brasil.

"A costa brasileira na região é recoberta por manguezais. O toque de óleo afetaria todo o ecossistema marinho, com evidente impacto às comunidades locais, muitas delas dependentes da pesca para alimentação e geração de renda", observa Daniela Jerez, analista de políticas públicas do WWF-Brasil.

As previsões de investimento na Margem Equatorial em 2024 somam US\$ 1,09 bilhão — considerando só a fase de exploração, segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Um valor semelhante é estimado para 2025. Só a Petrobras reservou, em seu Plano Estratégico 2024-2028, US\$ 3,1 bilhões para investir na região, prevendo perfurar 16 poços no período.

A Margem Equatorial tem 34 blocos sob concessão, ainda em fase de exploração, dos quais nove ficam na bacia da Foz do Amazonas. Outros 5 estão na bacia do Pará-Maranhão, 11 na bacia de Barreirinhas e 9 na bacia Potiguar.

Nessa última bacia, a Petrobras

obteve, em 2023, licença do Ibama para perfurar. Em 2024, encontrou indícios de hidrocarbonetos em dois poços. Ambos necessitam de estudos aprofundados para determinar sua viabilidade comercial. A empresa aguarda, agora, licença para perfurar no bloco FZA-M59, na bacia da foz do Amazonas. Esse pedido já foi negado pelo Ibama, que exigiu informações complementares e foi reapresentado pela petroleira.

De acordo com o Ibama, um dos quesitos que fundamentam o apoio à licença de operação foram dados referentes ao Plano de Proteção à Fauna Oleada. Essas informações, junto com outras, sobre impactos dos sobrevivos das aeronaves de apoio à atividade petrolífera nas populações indígenas do Oiapoque (AP), foram protocoladas no começo de agosto pela empresa.

Os documentos estão em avaliação pela equipe técnica e ainda não é possível indicar com precisão um prazo para manifestação conclusiva, diz o órgão ambiental. No mercado, comenta-se que a licença sairá em alguns meses. A Petrobras, por sua vez, realinha o que está preparada para realizar "com total responsabilidade atividades na Margem Equatorial, onde pretende empregar todo o seu conhecimento operacional e as tecnologias necessárias para garantir uma operação segura".

Há, no Ibama, quase trinta blocos da Margem Equatorial em processo de pré-licença para perfuração de diversas empresas. Além da Petrobras, estão nessa lista Enauta, BP, Shell e Prio. A Margem Equatorial despertou o interesse do setor de petróleo e gás no Brasil depois que a Guiana fez descobertas consistentes há mais de uma década, o que fez com que país já incorporasse 11 bilhões de barris em reservas. O Suriname, vizinho à Guiana, também já encontrou cerca de quatro bilhões de barris.

Esses volumes totalizam aproximadamente 15 bilhões de barris e são um pouco abaixo das reservas provadas brasileiras. De acordo com o Boletim Anual de Recursos e Reservas (BAR), da ANP, divulgado em abril de 2024, o Brasil tinha, em 2023, 15,8 bilhões de barris em reservas declaradas de petróleo e gás natural. Há indícios de potencial superior no trecho da Margem Equatorial brasileira, considerando similaridades geológicas à Guiana e ao Suriname.

Para o presidente do Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP), Roberto Ardenghy, a indústria do petróleo no Brasil demonstra capacidade de produção segura e é conhecida por sua capacidade técnica em operar em águas profundas. Ele ressalta que a atividade na bacia da foz do Amazonas se dá distante da costa brasileira, da foz do rio Amazonas e da Boresta.

O executivo lembra que é preciso repor as reservas nacionais para o país não se tornar um importador de petróleo a partir de 2030, quando se dará a redução da produção das principais regiões como o pré-sal. E a Margem Equatorial, salienta Ardenghy, existe perspectivas positivas. "Segundo a ANP, há um potencial de 30 bilhões de barris nessa região", observa ele.

## Infraestrutura da região sofre efeitos da seca nos grandes rios

Janes Rocha  
Para o Valor, de São Paulo

Em uma região já complicada devido às imensas distâncias e a predominância de vias fluviais, a logística de transporte de mercadorias está enfrentando mais um desafio com a seca dos grandes rios na Amazônia. A navegação de cabotagem se prepara para mais um ano de queda no transporte de cargas devido à estiagem. Secas sempre existiram na região, forçando embarcações a trafegarem com menos peso. O que mudou foi a intensidade, explica Luis Fernando Resano, diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

No ano passado, eles ficaram impossibilitados de passar em um trecho do rio Amazonas abaixo de Manaus. "Ali o calado, ou seja, o quanto o navio podia mergulhar na água, ficou limitado a menos de oito metros, o que é economicamente inviável", diz Resano. Um mês sem navegar resultou em queda da movimentação de contêineres no quarto trimestre de 2023, de 75 mil unidades para 40 mil. O porto de Manaus é o segundo maior do Brasil depois de Santos (SP) para a cabotagem. Em 2023, foram 240 mil contêineres movimentados, do total de 1,2 milhão em todo país. Isso sem contar os graneleros que levam soja, milho e outros grãos para o exterior e o transporte do gás produzido no polo de Uruçu, da Petrobras.

Rumo à capital amazense, os contêineres levam produtos como alimentos (arroz, feijão, carne) e material de construção. Na volta, trazem produtos da Zo-

### O impacto da seca dos rios

Movimentação doméstica e internacional de carga em Manaus por cabotagem - em TEU(\*)



Fonte: ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (\*) TEU Twenty-Foot Equivalent Unit (Unidade Equivalente a Vinte Pés)

na França de Manaus (ZIM), como TVs, equipamentos de ar condicionado e motocicletas.

Para este ano, as previsões não são otimistas. Mesmo com o fim do fenômeno El Niño, ao qual foi atribuída a seca do ano passado, as mudanças climáticas seguem diminuindo o volume de água dos rios mais importantes para escoamento de mercadorias. "A situação é crítica", ressalta Serafim Fernandes Corrêa, titular da Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedecti) do Estado do Amazonas. Segundo ele, a situação é mais grave no alto e médio Solimões e nos rios Purus, Juruá e Madeira. "No ritmo que vai, até o fim do mês de setembro, o rio [Solimões] deve bater a mínima do ano passado e aí vai dificultar a na-

Rio Solimões deve atingir neste mês a cota mínima que foi registrada no ano passado

vegação", adianta o secretário.

Uma ação necessária para possibilitar a passagem de embarcações é a dragagem de determinados trechos dos rios, explicam Corrêa e Resano. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informou que fez contratações emergenciais no ano passado para dragagem em trechos dos rios Amazonas e do Solimões. Segundo o órgão, as licitações para este ano devem ser homologadas nos próximos dias, para que seja possível dar início às ordens de serviço.

Sem poder contar com ações mais rápidas do governo federal, os operadores portuários — empresas transportadoras e contratantes dos serviços de navegação — bancaram a instalação de dois portos temporários em frente à cidade de Itacoatiara, a cerca de 100 km em linha reta de Manaus, onde o rio é mais profundo. Ali, os navios carregados de contêineres transferem a carga para balsas que podem transportar o trecho mais raso até a capital do Estado. Mas é uma medida paliativa, de acordo com Resano.

O governo tem a logística da

Amazônia como estratégica na interação sul-americana, garantiu João Villaverde, secretário de Articulação Institucional no Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO). Segundo ele, por reconhecer a influência das mudanças climáticas na infraestrutura local, evita em elaboração uma nova Comissão Interministerial para Integração Sul-Americana, com doze ministérios, entre eles, o de Meio Ambiente e Mudança do Clima. "Tão importante quanto a gente ter o trabalho de infraestrutura, que é fundamental e sempre será, é você fazer isso a partir das evidências de mudança no clima", afirma Villaverde. Ele garante que o MMA terá o mesmo peso nas decisões que os demais ministérios.

A interligação de Manaus com portos de saída do Norte brasileiro e das Guianas, Colômbia, Equador e Peru é parte do projeto Rotas de Integração do MPO, que inclui cinco caminhos para dez diferentes pontos de saída para o Oceano Pacífico. O objetivo é ampliar e agilizar o comércio intrarregional e encurtar o tempo de viagem aos mercados asiáticos.

## 34 blocos em fase de exploração estão sob concessão



Daniela Jerez, do WWF-Brasil: comunidades locais serão impactadas