

**A RODOVIA BR-319 (MANAUS-PORTO VELHO): O DISCURSO PARA  
“PASSEAR DE CARRO”, O ISOLAMENTO RODOVIÁRIO DE UMA REGIÃO E  
SUAS CONSEQUÊNCIAS**

 <https://doi.org/10.56238/arev6n2-222>

Data de submissão: 01/10/2024

Data de publicação: 31/10/2024

**Cristiane de Lima Barbosa**

Doutora em Ciências da Informação  
Professora permanente do Programa de Pós-Graduação em Informação  
e Comunicação (PPGIC/UFAM)  
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)  
E-mail: [crisbarbosa@ufam.edu.br](mailto:crisbarbosa@ufam.edu.br)  
Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0358-4462>  
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7701470375429637>

**Marcos Maurício Costa da Silva**

Mestrando do PPGIC/UFAM  
Professor mestre da Faculdade de Direito da UFAM  
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)  
E-mail: [prof.marcosmauricio@gmail.com](mailto:prof.marcosmauricio@gmail.com)  
Orcid: <https://orcid.org/0009-0003-9360-8129>  
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5613640265468165>

**Allan Soljenitsin Barreto Rodrigues**

Doutor em Sociedade e Cultura na Amazônia  
Professor permanente do PPGIC/UFAM  
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)  
E-mail: [allans@ufam.edu.br](mailto:allans@ufam.edu.br)  
Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7296-8665>  
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6064689318678257>

---

**RESUMO**

O objetivo deste artigo é analisar o discurso da ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, proferido na Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das ONGs, assim como as falas do relator da CPI, Senador Plínio Valério, do Amazonas, e como estas reverberaram e foram veiculadas em portais de notícias amazonenses e nacionais e mídia televisiva. Também se analisa o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), documento técnico necessário para a obtenção da Licença Prévia para a repavimentação do “trecho do meio” da BR-319, cujas narrativas são dissonantes com o discurso da ministra. O estudo se justifica pela importância atual sobre os debates sobre a repavimentação da rodovia BR-319 (Manaus - Porto Velho), tanto em relação aos impactos ambientais quanto à necessidade de melhorias na infraestrutura de transporte na região amazônica. De cunho qualitativo, a metodologia utilizada no estudo exploratório foi bibliográfica e documental, com base nas teorizações de análise do discurso de Michel Foucault (1993) e seus estudiosos como Veiga-Neto (2004), Saraiva (2015) e Lemke (2014). Os achados indicam que o discurso da ministra problematiza a relação entre a reconstrução da rodovia e o combate a ilícitos ambientais, além de questionar a efetividade das políticas sociais que seriam implementadas na região após a obra.

**Palavras-chave:** Amazônia, Meio Ambiente, Repavimentação da BR-319, Discurso, Jornalismo ambiental digital.

## 1 INTRODUÇÃO

Os debates sobre a repavimentação da rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho), especialmente no trecho do meio, entre o Km 250,7 e o 656,4, têm gerado intensas discussões, tanto em relação aos impactos ambientais quanto à necessidade de melhorar a infraestrutura de transporte na região amazônica. Estudos anteriores destacam os riscos de degradação ambiental e as dificuldades de fiscalização, enquanto outros defendem que a obra facilitaria o acesso a serviços essenciais, como saúde e educação.

A BR-319 (Manaus – Porto Velho) é uma rodovia federal diagonal, construída a partir do final da década de 60 e oficialmente inaugurada em 27 de março de 1976, durante o governo do presidente Ernesto Geisel. Com 885 quilômetros de extensão, interliga a capital do Amazonas (Manaus) a capital de Rondônia (Porto Velho). Segundo Oliveira Neto e Nogueira (2024), após a finalização das obras da pavimentação, a BR-319, completamente asfaltada, permitiu a ampliação e atividades econômicas entre as capitais do Amazonas e de Rondônia, como o comércio de produtos agropecuários, e o deslocamento de pessoas, através do transporte de pessoas e de cargas.

A construção da rodovia, que integrava o Plano Nacional de Viação, foi delegada pelo Governo Federal ao Departamento de Estrada de Rodagem do Amazonas, o DER-AM, uma autarquia estadual, com parte dos recursos advindos do Fundo Rodoviário Nacional. A empresa contratada para a executar o contrato foi a Andrade Gutierrez.

Porém, em 1988, o tráfego interestadual foi interrompido em razão das condições precárias de trafegabilidade ocasionadas pela ausência de contratos de manutenção e conservação, somada à falta de controle de peso, que contribuiu significativamente para a destruição do trecho central da BR-319, de aproximadamente 405 Kms.

A partir daí, muitas foram as tentativas de reconstruir o chamado trecho do meio, que inicia no Km 250,7 e vai até o Km 656,4. Frisa-se que esse segmento rodoviário está localizado no Estado do Amazonas e passa pelas áreas geográficas dos municípios de Borba, Beruri, Manicoré, Tapauá, Canutama e Humaitá. Uma viagem de barco de Manaus a Porto Velho leva de 4 a 5 dias. Com a rodovia repavimentada, será possível sair de uma capital a outra com um tempo de viagem em torno de 10 a 12 horas, fazendo com que passageiros e mercadorias, sobretudo perecíveis, cheguem muito mais rápido ao seu destino final (Rima, 2021, p. 5).

Importante destacar que a despeito do uso do modal rodoviário, o rio Madeira não deixará de ser importante para a logística da região, na medida em que a referida hidrovia continuará a ser utilizada para transporte de outras mercadorias, em grande quantidade, a exemplo de soja em grãos e de passageiros que residem às margens do rio.

A agenda da repavimentação da rodovia BR-319 não é unânime e levanta debates intensos entre os que defendem a recuperação desse modal e os que são contra. Em 27 de novembro de 2023, por ocasião do depoimento da ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das Organizações Não Governamentais (ONGs), no Senado Federal, a ministra afirmou que “não se rasga uma floresta nativa de 400 quilômetros apenas para passear de carro, sem estar associado a um projeto produtivo”. Ao indagar isso, a ministra causou controvérsia e acirrou os ânimos entre os que defendem e os que são contra a repavimentação da rodovia. Em uma matéria veiculada no Portal Tucumã (2023)<sup>1</sup>, foi reproduzida essa parte da fala da ministra, assim como em outros portais.

Ainda em 2023, uma seca severa atingiu toda a região Amazônica, sendo superada em 2024. Nesse cenário, houve divulgação de várias matérias jornalísticas, acompanhadas de registros fotográficos, que davam conta do intenso uso da rodovia por carretas, bitrens e rodo trens, veículos com capacidade para transportar até 74 toneladas, de nove eixos, a evidenciar a viabilidade econômica desse empreendimento (Lira, 2024)<sup>2</sup>.

Assim, o objetivo geral deste artigo é analisar o discurso da referida ministra, proferido na CPI das ONGs, assim como as falas do relator da CPI, senador Plínio Valério, do Amazonas, e como estas reverberaram e foram veiculadas em portais de notícias amazonenses e nacionais. Um dos objetivos específicos é verificar o EIA e o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) como documentos básicos para entender o corpus.

Desta forma, o material analisado é composto por um vídeo, dois documentos técnicos e seis reportagens jornalísticas, descritos a seguir:

a) um vídeo de seis horas gravado durante a participação da Ministra Marina Silva, no dia 27/11/23, na CPI das ONGs e que está ancorado no canal do Youtube da TV Senado. Neste material são analisadas as falas do senador relator da CPI, Plínio Valério, e da ministra Marina Silva;

b) O EIA e o Rima, sendo o Rima um resumo do EIA e escrito em uma linguagem mais acessível para o entendimento da população. Já o EIA é documento técnico necessário para a obtenção da Licença Prévia para a repavimentação do “Trecho do Meio” da BR-319, cujo estudo ao aceito pelo Ibama validou a viabilidades da BR-319, estando então em dissonância ao discurso da ministra;

c) Reportagens jornalísticas televisivas e digitais ancoradas em sites midiáticos, predominantemente amazônicos, que são o Jornal Televisivo regional A Crítica, e os portais digitais:

<sup>1</sup> Disponível em: <https://portaltucuma.com.br/video- apenas-para-passear-de-carro-marina-silva-dispara-falas-polemicas-sobre-a-br-319-me14/>. Acesso em 19.10.2024

<sup>2</sup> Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DA50GX4ulAH/?igsh=MWtpY2E4bzUwZmk4eQ==>. Acesso em 24.10.2024.

Tucumã, Onda Digital, Radar Amazônico, G1 Amazonas e Um só Planeta, do grupo Globo. Com exceção o portal Um só Planeta, que é nacional, os outros portais são locais e acompanham com regularidade a agenda da repavimentação da BR-319, motivo pelos quais foram escolhidos. Ao analisá-los, o objetivo é demonstrar a repercussão midiática da fala da ministra.

Este estudo se fundamenta em três eixos teóricos principais: análise do discurso, de acordo com os entendimentos de Michel Foucault; jornalismo ambiental na internet de acordo com Carvalho (2011), Wolf (1985); Franco e Lemos(2013) e Loose, Lima e Carvalho(2014) e os debates sobre a repavimentação da BR-319, conforme já detalhado anteriormente. A base teórica é sustentada pelas teorizações foucaultianas especialmente no que se refere à análise do discurso e aos regimes de verdade que são produzidos e reproduzidos nas narrativas midiáticas sobre o desenvolvimento sustentável e a proteção ambiental.

Este cenário conduz para a seguinte pergunta norteadora: de que maneira o discurso da ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, ao questionar a repavimentação da rodovia BR-319, reflete regimes de verdade sobre o desenvolvimento sustentável e a proteção ambiental? Como esses discursos, veiculados na mídia, moldam as narrativas sobre as ações estatais voltadas ao combate de ilícitos ambientais e à implementação de políticas sociais na Amazônia? Como hipótese para essas questões de pesquisa, temos que:

O discurso da ministra, amplamente veiculado na mídia, constrói uma narrativa que reforça a necessidade de preservar o meio ambiente e de questionar o impacto da repavimentação da BR-319. Esse discurso contribui para a formação de um regime de verdade que privilegia o controle ambiental sobre o desenvolvimento econômico, influenciando a opinião pública a favor de políticas mais restritivas e de fiscalização rigorosa na região.

O termo problematizar aqui usado não tem o significado de julgar os resultados, mas sim de questionar os enunciados universais, investigar o “sistema de aceitabilidade” que foram formados em um dado momento e que funcionará posteriormente como evidência e universalidade (Lemke, 2017).

## **2 METODOLOGIA**

Como procedimentos metodológicos, esta pesquisa é de caráter exploratório, com a observação não participante de portais de notícias regionais como Radar Amazônico, Portal Tucumã, Onda Digital, G1 Amazonas e Um só Planeta. A escolha se deu por serem essas publicações ancorados em sites midiáticos, predominantemente amazônicos, com suas sedes no Amazonas, estado central da discussão. Segundo Lakatos e Marconi (2003), na observação não-participante, o pesquisador toma contato com a comunidade, grupo ou realidade estudada, mas sem integrar-se a ela, pois permanece de fora. Nesta técnica, o pesquisador presencia o fato, mas não participa dele; não se deixa envolver pelas

situações; faz mais o papel de espectador. Isso, porém, não quer dizer que a observação não seja consciente, dirigida, ordenada para um fim determinado. O procedimento tem caráter sistemático. Alguns autores dão a designação de observação passiva, sendo o pesquisador apenas um elemento a mais.

Gil (2006) diz que a pesquisa exploratória é feita com o propósito de possibilitar uma visão ampla sobre o problema investigado, caracterizando-se, muitas vezes, como a etapa inicial da investigação. Este estudo contribui com informações preliminares relativas ao fenômeno investigado, permitindo melhor delimitação do problema de pesquisa.

A pesquisa é bibliográfica e documental por analisar os componentes do discurso da ministra Marina Silva e dois documentos técnicos: EIA e Rima.

Desta forma, foram extraídos excertos que mostram as narrativas de Marina Silva, do Senador Plínio Valério, o EIA o Rima e quatro mídias digitais e uma televisiva, que demonstram como a fala da ministra reverberou no ambiente jornalístico digital e televisivo predominantemente local. Os excertos foram agrupados em duas categorias analíticas denominadas “Contextualização” e “BR-319”.

A premissa metodológica da presente pesquisa consiste em perceber que o discurso é produtivo naquilo que narra, o que leva o pesquisador a buscar o seu funcionamento e as relações de poder que o impulsiona e o faz produzir significados (Paraíso; Dagmar, 2012). As análises também são ancoradas nas teorizações foucaultianas, em específico no conceito de discurso.

### **3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

#### **3.1 DISCURSO E PODER: UMA REVISÃO EM FOUCAULT**

Discurso é efeito de sentidos entre locutores, segundo Orlandi (2003). Isso evidencia que para a Análise do Discurso não se trata apenas de transmissão de informação e nem há linearidade na disposição dos elementos da comunicação ou algo serializado.

Na língua, não há essa distinção entre emissor e receptor e nem eles atuam numa sequência em que primeiro um fala e depois o outro decodifica. É como diz Orlandi (2003, p.15): “O discurso é assim palavra em movimento, prática de linguagem: com o estudo do discurso observa-se o homem falando”.

Uma análise do discurso com base nas teorizações de Michel Foucault (2000,2009) “procura evidenciar os modos como o poder e a verdade se articulam naquilo que é dito, forjando a realidade dos fatos que são aparentemente narrados de forma neutra (Schuck Saraiva e Zago,2021, p.127). Os mesmos autores ainda afirmam que nas teorizações foucaultianas “o poder e o saber formam um par

indissociável. Não há exercício de poder sem saberes, e nessa relação, está em jogo a produção da verdade (Schuck Saraiva e Zago, 2021, p.127).

Michel Foucault (1993) afirma que o discurso é tanto um instrumento quanto um efeito de poder, funcionando como meio de transmissão de significados e controle social, mas também como ferramenta de resistência. Nesse contexto, a fala da ministra Marina Silva sobre a BR-319, amplamente repercutida na mídia, não apenas reflete suas posições políticas, mas também ativa regimes de verdade que se contrapõem ao progresso econômico tradicional, ao questionar a necessidade de repavimentação frente aos potenciais danos ambientais.

Veiga-Neto (2004) argumenta que os discursos definem regimes de verdade que delimitam o que é considerado verdadeiro ou falso em um dado contexto. Assim, ao problematizar a repavimentação da BR-319, o discurso da ministra coloca em evidência as tensões entre a proteção ambiental e o desenvolvimento econômico na Amazônia. As teorizações foucaultianas permitem, portanto, investigar como os discursos oficiais e midiáticos influenciam a formação de significados e orientam as políticas públicas na região.

Baseado nas teorizações foucaultianas, Veiga-Neto (2004, p.122) afirma que “...os discursos definem regimes de verdades que balizam e separam o verdadeiro de seu contrário”. O mesmo autor ainda afirma que

Nessa perspectiva, o que assume importância maior não é perguntar se esse ou aquele enunciado satisfaz a algum critério de verdade, mas é, sim, perguntar sobre como se estabelecem esses critérios, sobre o que fazemos com esses enunciados... (Veiga-Neto, 2004, p.122-123).

Na visão de Veiga-Neto (2004, p.126) “o que mais importa é estabelecer as relações entre os enunciados e o que eles descrevem, para, a partir daí, compreender a que poder(es) atendem tais enunciados, qual/quais poder(es) os enunciados ativam e colocam em circulação”. Nesta perspectiva, Foucault (1993, p. 96), colabora com a reflexão:

é preciso admitir um jogo complexo e instável em que o discurso pode ser, ao mesmo tempo, instrumento e efeito de poder, e também obstáculo, escora, ponto de resistência e ponto de partida de uma estratégia oposta. O discurso veicula e produz poder; reforça-o, mas também a mina, expõe, debilita e permite barrá-lo. Da mesma forma, o silêncio e o segredo dão guarida ao poder, fixam suas interdições; mas também afrouxam seus laços e dão margens a tolerâncias mais ou menos obscuras.

Outro conceito importante nesta pesquisa é o de poder-saber, também estudado por Foucault e seus estudiosos. No tocante à relação poder-saber, Machado (1995, p. XXI) afirma:

Todo conhecimento, seja ele científico ou ideológico, só pode existir a partir de condições políticas que são as condições para que se formem tanto o sujeito quanto os domínios de saber. A investigação do saber não deve remeter a um sujeito de conhecimento que seria sua origem, mas a relações de poder que lhe constituem. Não há saber neutro. Todo saber é político. E isso não porque cai nas malhas do Estado, é apropriado por ele, que dele se serve como instrumento de dominação, descaracterizando seu núcleo essencial. Mas porque todo saber tem sua gênese em relações de poder (destaque nosso).

O excerto mostra a estreita relação entre saber e poder. “Ao estudar as articulações entre poder e saber, Foucault descobriu que os saberes se engendram e se organizam para “atender” a uma vontade de poder” (Veiga-Neto, 2004, p. 141).

Veiga-Neto (2004) comenta que o saber funciona como um elemento condutor do poder, que proporciona o consentimento de todos que estão envolvidos nas tramas das relações de poder. É que Foucault aborda o saber como um acontecimento articulado ao poder, como uma estratégia, e não como uma faculdade humana natural. “Não há relação de poder sem a constituição correlata de um campo de saber, nem saber que não suponha e não constitua ao mesmo tempo relações de poder” (Foucault, 1987, p. 27).

É com este entendimento sobre discurso que a análise desta pesquisa é realizada, com contribuições de análises que estudam o jornalismo ambiental na internet.

### 3.2 JORNALISMO AMBIENTAL NA INTERNET

O jornalismo ambiental, especialmente na era digital, desempenha um papel crucial na disseminação de informações sobre questões ecológicas e no engajamento da sociedade com debates sobre sustentabilidade. As Mudanças Climáticas têm caráter multifacetado, sua natureza é "difusa no espaço e no tempo" (Carvalho, 2011, p.43). O jornalismo tradicional impõe aos fatos características necessárias para torná-los noticiáveis, são os chamados critérios de noticiabilidade (Wolf, 1985). Portais de notícias como Radar Amazônico, Portal Tucumã e Onda Digital têm se tornado plataformas de relevância para amplificar discursos sobre a repavimentação da BR-319.

O jornalismo, enquanto prática legitimada histórica e socialmente, responsável por produzir e disseminar informações periódicas sobre questões contemporâneas de interesse público (Schudson, 2011), desempenha um papel crucial na formação de uma opinião pública esclarecida em relação àquilo que já é considerado uma Crise Humanitária do século XXI (ONU, 2015). Enquanto prática social legitimada a informar a sociedade sobre assuntos de interesse público, coopera com a disseminação de algumas mensagens em detrimento de outras, proporcionando que determinadas percepções de risco sejam mais evidentes em dados contextos (Loose; Lima ; Carvalho,2014).

De acordo com Franco e Lemos (2013), a internet permite maior interatividade e diversidade de vozes, mas também pode polarizar narrativas, como o ambientalismo promovido no discurso da ministra.

O jornalismo ambiental digital nacional, em contraponto ao jornalismo ambiental local, frequentemente articula uma narrativa crítica em relação a grandes obras de infraestrutura na Amazônia, questionando os impactos ecológicos e sociais dessas iniciativas, conforme é observado em uma reportagem nacional descrita na seção a seguir. Nesse sentido, a cobertura midiática sobre a BR-319 insere-se em um cenário de disputa de narrativas, onde a preservação ambiental é defendida em oposição aos interesses econômicos, e o discurso veiculado pela ministra fortalece essa tensão.

#### **4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

Conforme já dito nos procedimentos metodológicos, os excertos extraídos foram organizados em duas categorias analíticas: Contextualização e BR-319. A seguir, procede-se à Contextualização.

##### **4.1 CATEGORIA ANALÍTICA: CONTEXTUALIZAÇÃO**

A análise do material inicia com as verdades proferidas pelo senador Plínio Valério e pela ministra Marina Silva, no âmbito da Amazônia como um todo, mas que funciona como contexto para as narrativas posteriores que são feitas sobre a BR-319. O vídeo analisado começa com a fala do senador do Amazonas, Plínio Valério, que é o relator da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das ONGs, explicitando que

O Brasil é responsável pela emissão de 1% dos 100% de emissão de carbono na atmosfera. Aquilo que eu venho dizendo: longe de ser vilão. Se fosse um filme, nós seríamos o mocinho. Ministra, a sra tem todo o tempo que quiser, da forma que quiser, para fazer sua exposição (TV Senado,2023).

A ministra Marina Silva inicia se justificando, já que precisou ser convocada e não convidada a participar da CPI das Ongs na referida data. Afirmou ser a chefe de delegação brasileira que iria dias depois à abertura da Conferência das Nações Unidas sobre o Clima (COP 28) na qual o presidente Lula iria ser um dos cinco palestrantes da abertura. “Só queria deixar claro que não houve nenhuma tentativa de recusa em comparecer ao convite desta comissão” (TV Senado, 2023). Marina Silva também afirmou

Serão apenas 5 pessoas que falarão na abertura da COP 28 e nos sentimos muito honrados de que o presidente Lula tenha sido um dos cinco escolhidos para levar a mensagem do nosso continente ao mundo. Depois eu vou ter que ir com ele para a Alemanha em função de agendas...eu sou a chefe da delegação (TV Senado,2023).

A ministra também sustentou que:

O que faz o Brasil não está pior [no ranking dos países emissores de CO<sub>2</sub>] é o fato de termos feito políticas públicas a partir de 2003 que conseguiram debelar o maior vetor de CO<sub>2</sub> no Brasil, que é o desmatamento, a transformação do uso da terra pela agricultura. Sem sombra de dúvida o desmatamento é a maior fonte de emissão. [...] Se a Amazônia, que Deus o livre, fosse destruída, estaria lançando na atmosfera um estoque de carbono equivalente a dez anos de emissão do planeta inteiro. Então, como nós conseguimos fazer um plano em 2003, que foi implementado em 2004, começou a ter os primeiros resultados em 2005, evitou lançar na atmosfera 5 bilhões de toneladas de CO<sub>2</sub>. Conseguimos reduzir o desmatamento por quase uma década em 83%, e além disso mantivemos florestas que ao mesmo tempo é estoque e sequestro de carbono, criando unidades de conservação que representaram 80% das unidades de conservação criadas no mundo. De 2003 a 2008, a gente pode dizer que o Brasil dá uma contribuição, ainda que seja o sexto maior emissor de CO<sub>2</sub>. Esse resultado que alcançamos fez com que o Brasil conseguisse ser o primeiro país em desenvolvimento que assumiu metas voluntárias de redução de CO<sub>2</sub>, sendo a vanguarda, entre os países em desenvolvimento (TV Senado, 2023).

Percebe-se que o desmatamento e a consequente emissão de carbono são os indicadores utilizados para conduzir a subjetividade dos presentes na reunião, mas percebidos de forma bem distinta pelos que narram. Enquanto o senador afirma que o Brasil é responsável por apenas 1% das emissões de carbono para a atmosfera, Marina Silva com o mesmo indicador afirma que o Brasil é o sexto lugar na emissão de carbono. O período de 2003 a 2008 citado pela ministra no excerto acima é o período que ela foi ministra do Meio Ambiente. Através desta narrativa, pode-se observar como Marina Silva demarca seu lugar naquele discurso. Para Foucault (1995), as práticas discursivas estão interligadas nas relações de poder-saber, conforme pode ser constatado na fala da ministra abaixo transcrita:

Bem, hoje eu cancelei algumas reuniões que são importantes. Estamos levando propostas que são importantes para o Brasil e para o mundo e seria um dia intenso de trabalho. Mas como vossas excelências entenderam convocar-me, entendendo o poder da convocação, aqui estou a inteira disposição para o diálogo, o debate (TV Senado, 2023).

Ao longo do pronunciamento da ministra, vários vídeos foram mostrados com falas dos povos da floresta, entre eles indígenas e ribeirinhos, que explicitam as dificuldades vividas em virtude das limitações ambientais exigidas pela legislação brasileira e atuação das ONGs. Como o vídeo de um morador que mantinha uma roça familiar dentro de uma terra indígena há mais de 15 anos e o Ibama destruiu sua casa de madeira e o roçado familiar alegando ser terra indígena. Em outro vídeo é mostrado como as crianças Ianomamis vivem na pobreza e com fome em região das terras indígenas, cujas necessidades deveriam ser providas por ONGs que recebem verbas federais, dentro do Programa Fundo Amazônia, para realizar projetos de melhoria social aos povos originários. Mas a ministra afirma:

O Brasil começou a fazer sua lição de casa não por imposição de quem nos pedia, mas porque temos um compromisso com a proteção da floresta, com a proteção da biodiversidade, com a proteção das populações tradicionais, indígenas e porque temos compromisso com as bases naturais do nosso desenvolvimento (TV Senado, 2023).

Outro vídeo transmitido na referida CPI é de caminhões de oxigênio que se deslocaram para Manaus através do modal rodoviário via BR319 no período que o Amazonas ficou sem oxigênio. O senador Plínio Valério afirmou: “Esse oxigênio salvaria centenas de pessoas, mas não salvou” (TV Senado, 2023). Isto porque os caminhões levaram vários dias para chegar a Manaus em virtude da precariedade da rodovia BR-319.

Após este vídeo o senador pergunta a ministra: “Vale a pena salvar a humanidade do futuro condenando esta gente à morte?” (TV Senado, 2023). Ela não respondeu à pergunta. A ministra discursou sobre dados estatísticos de desmatamento como pode ser visto a seguir:

Bem, eu achei bem interessante que vossa excelência tivesse este vídeo que pelo eu pude observar está sendo exibido a todas as pessoas que aqui comparecem [...] Imagina se Martin Luther King tivesse pensado assim? Vale a pena lutar contra a discriminação racial, porque eu não verei o primeiro presidente negro eleito nos EUA?. [...] O que nós estamos fazendo para proteger as florestas não pode ser colocado em oposição a vida dos que estão aqui, agora. Porque a Amazônia em 1975 tinha apenas 0,5% de área desmatada. De repente chegou uma ideologia “integrar para não entregar” que estimulou que se desmatasse para desenvolver a região. E o que aconteceu? Nós diminuimos a pobreza na região? Não diminuimos. Mas o que era apenas 0,5% em 1975, senador, agora é 18% de área desmatada. Isso é o tamanho da Itália e Espanha, juntos. E continuamos tendo pobreza para muitos. Para poucos é vantajoso, pois apropriam-se da riqueza de forma privada, deixam um rastro de destruição generalizada não só para o Brasil, mas para o mundo, e desta forma a gente tem uma situação que não dá para fazer este tipo de interpelação. (TV Senado, 2023).

A ministra ao afirmar que mesmo com o desmatamento, a pobreza continua na região amazônica, entendendo então que a ideologia de “integrar para não entregar” não contribuiu para melhorias na região, em sua análise desconsidera todo um conjunto de dificuldades logísticas (sempre existentes) e posteriores ambientais que foram criadas e imputadas à região norte por ela abrigar a floresta amazônica. Entraves ambientais estes que foram criados, muitos deles, durante o período em que Marina Silva foi ministra do meio ambiente com a justificativa de preservação da floresta amazônica. Um exemplo disto é a necessidade de licenciamento ambiental para a repavimentação do “trecho do Meio” da BR-319, quando tal licenciamento é exigido somente para criação de novas rodovias na Amazônia. Mesmo já existindo no mapa rodoviário da região, totalmente asfaltada há época de sua inauguração na década de 70, foi exigido licenciamento ambiental para a repavimentação no chamado “Trecho de Meio”, pois assim se entendeu que era necessário. O licenciamento ambiental é um procedimento que envolve literalmente poder e saber, e cuja protelação incide diretamente sobre a qualidade de vida da população que depende da rodovia. Decorreram 15 anos desde que foi decidido

pela necessidade de aprovação de um Estudo de Impacto Ambiental para repavimentação do “Trecho do Meio” da BR319, até sua aprovação em 2022.

#### 4.2 CATEGORIA ANALÍTICA: NARRATIVAS SOBRE A BR-319

A segunda categoria analítica é composta por narrativas sobre a BR 319. Os excertos até aqui extraídos e analisados foram necessários para mostrar a contextualização em que a Rodovia Federal BR 319 foi citada na CPI das ONGs, que causou grande resistência da população do norte do Brasil, principalmente dos estados que dela dependem para integrar por via rodoviária pavimentada duas capitais brasileiras (Manaus e Boa Vista) ao restante do Brasil. Quanto à repavimentação da BR- 319, a ministra narra:

Tem que ser avaliado do ponto de vista econômico, social e ambiental. A estrada não foi feita porque é uma estrada difícil de provar a viabilidade econômica. A viabilidade social não tenho dúvida que as pessoas queiram o direito de ir e vir. Mas a viabilidade econômica e ambiental a não ser que seja para converter as áreas de mais de 400 km<sup>2</sup> de floresta virgem em outro tipo de atividade não tem viabilidade. Socialmente até a gente entende, agora ambientalmente e economicamente não se faz uma estrada de 400 km no meio de floresta virgem apenas para passear de carro se não tiver associado a um projeto produtivo (TV Senado, 2023).

Neste momento o relator da CPI, senador Plínio Valério, fala: “No Amazonas nós preservamos 97% da nossa floresta” (TV Senado,2023). E aí ele é interrompido pela ministra que narra: “Você sabia que só de anunciar o asfaltamento da BR-319 o desmatamento aumentou ali 110%?” (TV Senado, 2023). E o senador replica:

Onde? No entorno? Quando a sra fala, parece que a BR 319 vai desmatar. Se derrubar uma árvore no trajeto que já existe, eu largo meu mandato. A estrada está pronta, Brasil. A estrada está pronta. Agora no verão está passando mais de 100 ônibus diariamente lá no Castanho, que é o caminho. Agora, que o verão permite. Então, quanto a derrubar... é o Estado declarando sua incompetência, inoperância. Ah... vai desmatar no entorno (ironia). Quem é responsável por deixar desmatar no entorno? Hoje tem lá um desmatamento no inverno. Ninguém chega lá para coibir uma queimada. Sabe por quê? Por quer não chega. Se houvesse afastado, chegaria carro, aviões pousariam (TV Senado, 2023).

A fala da ministra Marina Silva de que a repavimentação da BR-319 é somente para “passear de carro”, é uma fala que exclui toda uma demanda por melhorias na vida da população que vive no entorno da rodovia, que foi explicada à ministra ao longo do vídeo analisado na Comissão Parlamentar de Inquérito. Veiga-Neto (2004, p.127) afirma que se um enunciado exclui, é “... porque o regime de verdade do qual faz parte esse enunciado se estabeleceu para atender a determinada vontade de verdade que, por sua vez, é a vontade final de um processo que tem, na origem, uma vontade de poder”.

A fala da ministra gerou resistência tanto nos presentes na CPI quanto nas mídias televisivas e de meios digitais amazônicos. A resistência nas análises foucaultianas são formas de não aceitar o poder da forma como ele é exercido.

Segundo Hall (1997, p.17), a velocidade com que as informações presentes na internet se propagam causam uma “...compressão tempo-espaço, como denomina (Harvey,1989) -, introduz mudanças na consciência popular”, através das mídias digitais que são um dos principais meios de circulação das ideias e imagens vigentes no espaço social.

No site do Youtube do Jornal televisivo A Crítica, a apresentadora explicou após reproduzir o vídeo da fala da ministra:

Floresta virgem não é a BR-319. A ministra talvez esteja se referindo a outro local. Não pode ser a BR 319 pois ela já existe. A mata virgem já deixou de ser há muito tempo. Toda aquela área já foi desmatada para passar a rodovia. [...]Não é uma mata virgem que será aberta para passar uma rodovia. E quando a ministra diz isso endossa um discurso que acaba se estendendo para outras pessoas, que está fechado e a BR 319 vai surgir do nada. Ela já existe, porém em más condições e continua sendo utilizada não dá forma como se deveria, mas continua sendo utilizada por pessoas daqui (TV A Crítica, Jornal Televisivo Manhã no Ar, 2023).

Quando a ministra afirma que há necessidade de um licenciamento ambiental, sendo que este já existe, ela omite a existência deste estudo, sendo que esta conduta pode ser percebida como uma estratégia de sua fala. Mesmo que a análise foucaultiana não entre na lógica interna do discurso, não possa dizer o que é ou não verdadeiro, podemos perguntar: a qual verdade (de saber e poder) atende esta afirmação da ministra?

Foucault (2000) nos estimula a questionar as formas como o entendimento sobre algo é continuamente aceito, e compreender que tais entendimentos são consequências de construções cujas regras nem sempre são conhecidas. E mesmo o discurso de Marina Silva ao afirmar “ambientalmente e economicamente não se faz uma estrada de 400 km no meio de floresta virgem apenas para passear de carro se não tiver associado a um projeto produtivo” não estando de acordo com a materialidade do que é a BR-319, pois esta já existe e no passado já foi 100% asfaltada, falas de que a repavimentação do trecho do meio causaria desmatamento continuam tendo aceitabilidade e sendo naturalizadas.

O portal de notícias chamado Radar Amazônico (2023)<sup>3</sup> afirma que “Enquanto Amazonas fica isolado do Brasil, Marina Silva diz que BR-319 é para passear de carro”. Já a matéria veiculada no Portal Tucumã (2023)<sup>4</sup> afirma que:

<sup>3</sup> Disponível em: <https://radaramazonico.com.br/enquanto-amazonas-fica-isolado-do-brasil-marina-silva-diz-que-br-319-e-para-passear-de-carro/>. Acesso em 19.10.2024

<sup>4</sup> Disponível em: <https://portaltucuma.com.br/video-apenas-para-passear-de-carro-marina-silva-dispara-falas-polemicas-sobre-a-br-319-me14/>. Acesso em 19.10.2024

Enquanto a ministra vinha sendo cobrada, por ser a responsável pela rodovia, a mesma afirma que: “O estado do Amazonas teve ministro dos Transportes, tem senadores, deputados federais, teve até um vice-presidente, e durante esses 15 anos essa estrada não foi feita”. Essa fala mais do que levar ser interpretada como incompetência política amazonense, nos provoca a refletir o porque de tanta dificuldade em conseguir a licença para a repavimentação de um trecho como a rodovia BR-319.

De acordo com a análise foucaultiana “precisamos antes de tudo recusar as explicações unívocas” (Fisher,2001). Mas do que pensar na falta de trabalho político local que é narrado pela ministra Marina Silva, deve-se perceber a força do poder que o regime de verdade proferido por Marina Silva impõe, e que é ratificado por muitas ONGs que atuam na Amazônia, o que possibilita a existência de entraves que dificultam a melhoria rodoviária na região amazônica.

Como este é um regime de verdade aceito na malha social. A reportagem a seguir mostra como o regime de verdade proferido por Marina Silva é também aceito na malha social internacional, assim como também demonstra que a resistência a fala da ministra foi tão intensa na mídia e política local, que aproximadamente 45 dias depois do seu pronunciamento, uma matéria referente à repavimentação da BR-319 foi veiculada no site nacional Um Só Planeta (2024), do grupo Globo<sup>5</sup>. Segundo a reportagem, “Alemanha e os Estados Unidos alertam Brasil contra o uso do Fundo Amazônia para pavimentar estradas”, afirmando que isto vai contra as regras do fundo<sup>6</sup>. Ainda segundo a reportagem, um porta-voz do governo da Alemanha disse “que o apoio a um projeto deste tipo não é possível de acordo com as regras do fundo, que foi criado especificamente para reduzir a destruição florestal na Amazônia”. Já o governo Norte Americano aduziu que “estão confiantes de que o fundo utilizará os seus recursos de forma consistente com os seus regulamentos”.

Percebe-se assim como a narrativa da ministra Marina Silva está concatenada com o posicionamento dos países financiadores do Fundo Amazônia, que tem o objetivo de conservar o bioma Amazônico, foi criado pelo Brasil em 2008 e que movimenta cifras bilionárias de doações, principalmente internacionais. De acordo com o site do Fundo Amazônia ([www.fundoamazonia.org.br](http://www.fundoamazonia.org.br)) somente em 2023 foram R\$ 3,5 bilhões de doações recebidas principalmente por países estrangeiros para a proteção da floresta amazônica. Entre os maiores doadores ao fundo estão a Noruega (89,9%), seguido por Alemanha (8,4%), Suíça (0,8%), Petrobras (0,5%) e EUA (0,4%).

<sup>5</sup> Disponível em: <https://umsoplaneta.globo.com/sociedade/noticia/2024/01/11/alemanha-e-eua-alertam-brasil-contr-uso-do-fundo-amazonia-para-pavimentar-estradas.ghtml>. Acesso em 20.10.2024

<sup>6</sup> Fundo Amazônia.

O Fundo Amazônia é o principal instrumento nacional de financiamento de ações para redução de emissões provenientes do desmatamento e da degradação florestal (REDD+),<sup>7</sup> sendo hoje o maior fundo de REDD+ global. A gestão do fundo é realizada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e cabe ao banco analisar, aprovar e acompanhar os projetos apresentados para receber recursos do fundo, bem como fazer a gestão dos recursos doados.

A partir das falas dos senadores presentes na CPI, percebe-se que o regime de verdade proferido por Marina Silva atende a vários poderes que vão além da necessidade de preservar a floresta Amazônica, que é uma marca mundial e responsável pelos investimentos recebidos para o Fundo Amazônia. Este assunto não é analisado neste artigo como algo “descoberto” ou que estava “oculto” e que foi exposto nesta pesquisa. Segundo Fisher (2001), analisar os discursos segundo a perspectiva de Foucault significa recusar a busca insistente no sentido oculto das coisas. A análise permanece no que é dito, já que está presente no vídeo analisado através das falas dos senadores que abordam a problemática que envolve o Fundo Amazônia e como a utilização de suas verbas por Organizações não governamentais (ONGs) e por alguns programas públicos brasileiros implementados na Amazônia acabam não contribuindo com a melhoria de vida da população amazônica, sendo assim visto pelos políticos como uma financeirização da Amazônia. Este é um outro regime de verdade que circula na malha social local.

A fala a seguir, do senador Plínio Valério, mostra como a CPI percebe as ONGs e o Fundo Amazônia:

Eu vou aqui me apropriar de uma frase do nosso amigo senador Esperidião Amin. Ele falou que esses países que financiam a gente...Europa, América, esses países que nos dão dinheiro para fazer isto e aquilo, principalmente no meio ambiente, terceirizam o remorso. Destruíram o que tinham que destruir de riqueza, atingiram alto índice de riqueza, vivem bem, mas tem remorso. Terceirizaram o remorso para a Amazônia. Dão dinheiro, fornecem dinheiro para que a gente assuma a culpa e cuide o remorso deles. Colocam sobre os nossos ombros, e eu estou falando ministra só que olhando para cá, mas não pense que é com a senhora. Eu estou generalizando mesmo. Eles acham, eles definem o que a gente deve fazer. Escolher o que nos oferecem. Escolher entre aquilo que eles oferecem e preferir aquilo que nos proíbem. Ficou claro isso quando se cita que os mais sábios têm que cuidar dos burros, dos que não sabem nada. Vou repetir: As ONGs ambientalistas que estamos investigando, eles só nos deixam escolher dentro daquilo que nos oferecem e preferir o que nos proíbem. Ai tudo bonitinho. Nós só temos este direito, agora. Ficou claro aqui nos exemplos: nós fomos na reserva Chico Mendes e vimos o que vimos. A ministra disse que foi também e viu o que viu. Nem ela mudou e nem nós vamos mudar. [...] Essa CPI não é igual as outras não, tá ministra. Esta CPI conseguiu abrir a caixa preta (TV Senado,2023).

Neste momento a ministra interrompe o senador e fala: “Caixa preta não, senador. Isso é uma forma pejorativa de se dirigir as pessoas pretas”. E o senador continua: “Então agora é caixa de

---

<sup>7</sup> REDD+ é a sigla em inglês para Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation, que significa em português "Redução das Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal".

pandora. Porque caixa preta é o que tem nos aviões, né. Só se descobrem os acidentes quando se abre esta caixa”. E a ministra rebate: “Mudou agora. Não se pode associar coisas ruins a preto”. E o senador replica: “Cor laranja pode esculhambar. Então caixa laranja. Mas eu prefiro caixa de pandora. E novamente a ministra afirma: “Mas não existem pessoas laranjas”. E o senador afirma: “E nem mais os mestiços. O IBGE acabou com os mestiços. Eles não existem mais nem na pesquisa do IBGE e nem para as cotas”. E o senador finaliza dizendo:

A gente conseguiu abrir a caixa de pandora e população tomou conhecimento, a rede social tomou conhecimento. Sabe que esta narrativa do império do bem: “Nós somos do bem e eles [os outros] do mal”. O bem sem o mal não existe, e o mal somos nós que não cuidamos do meio ambiente, que somos irresponsáveis, que queremos destruir tudo. Então...eu não assumo esta responsabilidade. Eu não tenho esta nódua política. Eu não sou um criminoso ambiental. Criminoso ambiental é quem destruiu seus bens e agora querem nos impor regras. CPI veio para isto, abrir a caixa de pandora e no final apresentar sugestões para que a gente coloque luz sobre esta escuridão que é o Fundo Amazônia. Nós queremos dinheiro do estrangeiro sim, nós não queremos esmola. Nós não queremos que aqueles que nos dão dinheiro tomem as rédeas do nosso destino. O destino é nosso e nós estamos indo contra o nosso destino. [...] Essa CPI...sonhei tanto com ela. Não foi para defender os felizes. Não foi para trazer quem está feliz aqui não (TV Senado, 2023).

Dando continuidade à repercussão jornalista digital local quanto a fala de ministra Marina Silva que a população quer a BR -319 para “passear de carro”, a reportagem veiculada na Onda Digital (2023) afirmou que

O senador Plínio Valério, por outro lado, disse que não é preciso derrubar árvore no entorno da estrada. Segundo ele, a estrada já existe e que precisa apenas ser asfaltada. Disse ainda que, relação ao desmatamento, é obrigação do governo coibir (Onda Digital,2023).

Paralelamente as falas do vídeo analisado, existe o Estudo de Impacto ambiental (EIA) aceito pelo Ibama, e publicado em 2022, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), órgão responsável por DNIT “...implementar a política de infraestrutura de transportes terrestres e aquaviários, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país” (Rima, 2021, p.5).

O Ibama e o DNIT assinaram um termo de acordo e compromisso que exigiu a elaboração do Estudo do Impacto Ambiental para o chamado Trecho do Meio. Com a elaboração do Estudo (EIA) e sua aprovação pelo Ibama, em julho de 2022, o Instituto expediu a Licença Prévia 672 para a repavimentação do trecho do meio. Esta licença prévia significa o reconhecimento pelo referido Instituto (ente licenciador) da viabilidade ambiental da repavimentação. O problema é que esta licença é válida por 5 anos, ou seja, até 2027, e os que não são a favor da repavimentação sabem disso.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) avalia os impactos ambientais, positivos e negativos, que podem ocorrer com a implantação de um empreendimento. O estudo é um documento técnico e bem detalhado que é apresentado ao órgão que cuida do licenciamento do empreendimento. No caso do Trecho do Meio da BR-319/AM, o órgão responsável para

avaliar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e por conceder as licenças ambientais é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA (Rima, 2021, p.14).

Este estudo foi resumido no documento denominado Relatório de Impacto Ambiental (Rima) “...em uma linguagem menos formal e técnica, para que todos possam ter acesso às importantes informações do que foi estudado” (Rima, 2021, p.14).

O relatório ainda afirma que no inverno, só se consegue chegar a Manaus por barco ou avião. De barco em uma viagem que dura entre 4 e 5 dias.

Com a pavimentação da BR-319/AM, o tempo de viagem entre as capitais Manaus e Porto Velho será muito menor, entre 10 e 12 horas, além de mais seguro. Assim, passageiros e mercadorias, especialmente as perecíveis, chegarão mais rápido aos seus destinos (Rima, 2021, p.5).

O relatório lembra que “...não são permitidas construções e ocupações ao longo da faixa de domínio de uma rodovia” (Rima, 2021, p.7) e que já foram “desembolsados valores com projetos de engenharia, estudos e compensações ambientais, e recursos com estudos e compensações ambientais” (Rima, 2021, p.7), que são detalhados em uma tabela com ações já implementadas, como a demarcação e sinalização de 27 unidades de conservação na área de influência da BR-319, assim como implementação de 9 unidades de conservação e a elaboração de Estudo do Componente Indígena do Trecho do Meio da BR-319.

O estudo também analisou o Componente Indígena de acordo com as diretrizes elaboradas pela Funai, estudando 5 (cinco) terras indígenas no entorno da BR-319. Foram elas:

1. Terra Indígena Apurinã do Igarapé São João (etnia Apurinã);
2. Terra Indígena do Igarapé Tauamirin (etnia Apurinã);
3. Terra Indígena Lago Capanã (etnia Mura);
4. Terra Indígena Ariramba (etnia Mura);
5. Terra Indígena Nove de Janeiro (etnia Parintintin)

O relatório também afirma que “Em todas as pontes serão construídas passagens de fauna secas, nas margens, para permitir a movimentação segura dos animais por baixo das pontes (Rima, 2021, p.9). “No trecho da rodovia que será pavimentado, será construída um total de 243 passagens de fauna” (Rima, 2021, p.11), assim como “...também serão construídas 49 passagens aéreas de fauna” (Rima, 2021, p.12), e que “a pavimentação da rodovia é pensada com cuidado, para que os animais da região continuem protegidos” (Rima, 2021, p.12). A seguir a imagem de uma das passagens de fauna que já foram construídas.

Figura 1. Passagem de Fauna localizada no Km 205 da BR-319(Trecho do Meio)



Fonte: Arquivo pessoal, 2022.

O Rima (2021) afirma:

O trecho do Meio da BR-319 é quase todo cercado por Unidades de Conservação Federais e Estaduais. Essas áreas são florestas e parques legalmente protegidos. A presença e manutenção dessas áreas diminuem bastante as chances de desmatamentos na região, preservando a fauna(animais) e a flora(plantas) (Rima,2021, p.13).

E aqui podemos perceber outra dispersão discursiva presente no material analisado a respeito do desmatamento. Enquanto Marina Silva afirma que já aumentou o desmatamento em 110% só com a notícia da pavimentação da rodovia, o relatório afirma que a existência de áreas de conservação ao longo do trecho analisado reduz as chances do desmatamento, já que são áreas protegidas.

O relatório ainda descreve que

Para a região onde se localiza a BR-319/AM, “Trecho do Meio”, existem vários planos e programas, que possuem tanto a intenção de proteção do bioma amazônico, quanto a integração nacional, promovendo seu crescimento econômico (Rima,2021, p.20).

Entre os programas já existentes que o relatório cita, destacamos três:

1) Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (PRDA), que tem como foco “...reduzir as desigualdades regionais, com o foco no desenvolvimento regional sustentável da região da Amazônia Legal” (Rima, 2021, p.20);

2) O Macrozoneamento Econômico-Ecológico (MacroZEE) da Amazônia Legal- é um programa que

...também avalia o potencial produtivo, no que se refere ao acesso aos recursos naturais, na região. Este potencial, por exemplo, pode ser ampliado com a pavimentação da rodovia, melhorando a integração com hidrovias, aeroportos e outras rodovias, o que agrega valor ao que é produzido, na região (Rima,2021, p.20);

3) O Programa Federal de Manejo Florestal Comunitário e Familiar (PMFC) que

Foi instituído em conjunto pelos ministérios do Meio Ambiente (MMA) e Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), em 2010, como uma estratégia para se coordenar a gestão e incentivo ao manejo florestal sustentável voltados para os povos, comunidades tradicionais e agricultores familiares que sobrevivem das florestas brasileiras. De acordo com o programa, obras de melhoria de acessibilidade estão e, execução em unidade de conservação de uso sustentável para garantir o transporte de produtos florestais madeireiros e não madeireiros. Com a pavimentação da rodovia, os produtos florestais das Unidades de Conservação chegarão aos seus destinos mais rapidamente (Rima, 2021, p.20- 21).

E o relatório continua transcrevendo os programas ambientais que existem na região e como a pavimentação do Trecho do Meio auxiliaria no atingimento em suas finalidades. E cita que

Para a região do empreendimento, também se encaixa o Plano Amazônia Sustentável (PAS). Este plano tem como objetivos ampliar a presença do Estado (governos federais e estaduais) na Amazônia, para garantir maior sucesso no desenvolvimento e controle sobre processos de ocupação territorial e de usos dos recursos naturais e maior capacidade de orientação dos processos de orientação socioproductiva, além de ampliar a infraestrutura regional-energia, armazenamento, transformação, transportes e comunicações- e de prestação de serviços essenciais à qualidade de vida de seus habitantes (Rima, 2021, p.21).

Ao analisarmos as narrativas da ministra e as do Eia-Rima (2021), é possível perceber também dispersão discursiva quanto a importância da referida rodovia. O relatório enfatiza como a rodovia garante a maior presença do Estado para evitar ilícitos ambientais e para auxiliar no desenvolvimento de programas ambientais já existentes na região, além de sinalizar que as muitas Unidades de Conservação já existentes ao longo do trecho do meio garantem o controle do desmatamento por serem áreas protegidas. Já a narrativa da ministra vai no caminho único do desmatamento. Há muito se estuda na região amazônica o efeito prático aos povos amazônicos de discursos como os da ministra Marina Silva.

Nogueira Neto e Oliveira (2016) afirmam que

As rodovias da Amazônia representam um dos principais elos entre lugares na região já que, mesmo inconclusas estas vias permitem o fluxo, ainda que precário, pois, em alguns lugares da Amazônia, o único caminho para chegar a uma cidade ou a uma lavoura é partir dessas rodovias. Vê-se, assim, que sua importância não se resume apenas aos contextos econômicos de drenar as riquezas ou de propiciar o fluxo de ônibus e caminhões; a relevância geopolítica destas vias planejadas e construídas no século passado possui um contexto de integração física do território (Oliveira Neto; Nogueira, 2016, p. 1-2, destaque nosso).

Não foi possível deslocar-se pelo modal rodoviário entre as capitais do AM e de RO durante 25 anos. Sucessivos governos no âmbito federal incluíram a BR-319 em seus programas de metas de infraestrutura, sem, porém, terem ocorrido avanços. Outro excerto de Oliveira Neto e Nogueira (2016) amplia o entendimento desta questão.

Recentemente, no ano de 2015, foram retomadas as viagens de ônibus entre as cidades de Manaus, Humaitá, Lábrea, Manicoré e Porto Velho com saídas diárias, aumentando o fluxo de

veículos em direção as cidades, que, durante 25 anos, estavam sem acesso viário com a capital amazonense. Os trabalhos desempenhados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes – DNIT foram embargados em outubro de 2015, e mesmo com o desembargo, as obras levaram cinco meses para serem reativadas em decorrência de entraves ambientais que se iniciaram em 2005.

[...]

Concluir a “re-construção” da rodovia BR-319 no trecho de 400 quilômetros significa beneficiar o fluxo de pessoas destes lugares a outros, ou possibilitar o escoamento da produção familiar-camponesa/comercial/industrial para os centros consumidores, como ocorria até no final da década de 80 (Oliveira Neto; Nogueira, 2016, p. 8).

A repavimentação de parte da BR-319 representa uma verdadeira “luta” dos Estados que dependem desta rodovia federal. Associação dos Amigos e Defensores da BR- 319, Conselho Regional de Engenharia (CREA) e Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) dos Estados de RO e AM apoiam o direito fundamental de ir e vir, assim como o direito da dignidade da pessoa humana, que é fundamento da República, dada à importância social desta rodovia para as pessoas que dela dependem diretamente.

Esta integração não é cobrada apenas pelos setores da economia internacional-nacional ou regional, as populações que vivem nas cidades, distritos ou em assentamentos ao longo dos eixos rodoviários também cobram das instituições do Estado melhorias nesse modal. Em nível micro, diversos grupos sociais realizam manifestações em decorrência das condições adversas de tráfego das rodovias amazônicas, cobrando, de certa forma, ações de instituições do Estado, aclamando o direito de ir e vir pelas rodovias que, construídas, apresentam empecilhos que resultam em transtornos a aqueles que dependem do modal (Oliveira Neto; Nogueira, 2016, p. 20).

Uma das premissas das teorizações foucaultianas é desnaturalizar e colocar sob rasura os entendimentos generalizantes, sabendo que todo entendimento é uma construção histórica perpassado por relações de poder e saber. Oliveira Neto e Nogueira (2016) fazem esta desnaturalização ao afirmarem

Pensar em consolidar a integração física da Amazônia, a partir dos eixos já construídos, significa desconstruir algumas generalizações construídas no meio científico, tais como: rodovia sendo sinônimo de desmatamento, como se os processos de desflorestamento ocorressem apenas nas margens de rodovias ou todo e qualquer caminho terrestre que liga dois lugares. As rodovias por si só não provocam o avanço do desflorestamento, mas a inclusão de políticas públicas voltadas à ocupação ou, ainda, a ausência de políticas voltadas à fiscalização das unidades de conservação corrobora, sem dúvida, com as práticas predatórias existentes na Amazônia (Oliveira Neto; Nogueira, 2016, p. 18-19).

Ou seja, desmata-se por falta de políticas públicas voltadas à ocupação e fiscalização, e não pela existência de uma rodovia. O que ocorre com a BR-319 é um exemplo das relações de poder-saber estudadas nas teorizações foucaultianas. Cada um dos atores envolvidos faz circular verdades distintas que destacam o poder constitutivo de suas análises ao produzirem saberes que funcionam como instrumentos de poder-saber. “Ou seja, instituições do próprio Estado emperram a concretização

da integração da Amazônia Ocidental, apesar de a rodovia existir há 40 anos” (Oliveira Neto; Nogueira, 2016, p. 8).

Tanto o Eia (2021), quanto o Rima (2021) quanto a narrativa da ministra utilizam estratégias distintas na condução de condutas dos sujeitos. Enquanto a ministra profere previsões catastróficas utilizando o desmatamento como uma estratégia de condução da conduta dos sujeitos, afirmando o aumento no desmatamento em caso de repavimentação do “Trecho do Meio” da BR-319, a estratégia do estudo e do relatório é mostrar como a repavimentação do referido trecho auxiliaria nos programas ambientais já existentes na região, além de contribuir com a melhoria de vida da população. Para Foucault (1995, p. 247):

A palavra estratégia é correntemente empregada em três sentidos. Primeiramente, para designar a escolha dos meios empregados para se chegar a um fim; trata-se da racionalidade empregada para atingir um objetivo. Para designar a maneira pela qual um parceiro, num jogo dado, age em função daquilo que ele pensa dever ser a ação dos outros, e daquilo que ele acredita que os outros pensarão ser a dele; em suma, a maneira pela qual tentamos ter uma vantagem sobre o outro. Enfim, para designar o conjunto dos procedimentos utilizados num confronto para privar o adversário dos seus meios de combate e reduzi-lo a renunciar à luta; trata-se, então, dos meios destinados a obter a vitória.

Verdades inferiorizantes a respeito da BR-319 e suposta falta de benefícios que seriam gerados pela sua repavimentação são produzidas e reproduzidas continuamente. Concomitantemente a este fato, as verdades produzidas pelos Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental funcionam como resistência ao poder-saber instituído, funcionando como linhas de ruptura e possibilitando que novas verdades circulem, de forma heterogênea, na mesma malha social. “De maneira que contestar um discurso, ‘desqualificar enunciados, pode ajudar a derrubar o dispositivo que os apoia” (Veyne 2009, p. 104).

Outra informação importante referente ao transporte da região é a comercialização de produtos da agricultura familiar e atividades extrativistas. A comercialização dos produtos ocorre quando os moradores se deslocam à sede dos municípios para o atendimento médico, recebimento dos benefícios e/ou aquisição de produtos industrializados. Em anos anteriores os produtos industrializados eram trocados com regatões que circulavam pelos rios das regiões pesquisadas por produtos oriundos da agricultura e do extrativismo. A distância até a sede dos municípios, o custo do combustível e o valor pago não compensa o deslocamento exclusivo para comercialização dos produtos excedentes. A pavimentação do “Trecho do Meio” da BR-319 deverá melhorar tal situação (Rima, 2021, p.39).

Em todas as situações que foi levada a responder sobre a situação de vulnerabilidade dos sujeitos amazônicos que falaram nos vídeos apresentados na CPI, a ministra não respondeu às perguntas feitas e discorreu sobre estatísticas ambientais, e o uso da Estatística nas análises de políticas públicas é percebida como tecnologia de governo e instrumento de uma racionalidade governamental

(Senra, 1996). O mesmo autor também explica que “assim, a estatística cria um plano abstrato de integração, constituindo-se num olhar com foros de ciência, próprio do Estado” (Senra, 1996, p. 95).

[...] a objetividade conferida pelo cálculo estabelece um domínio potencial de “justiça” daquilo que está acima dos interesses particulares e peculiares. E na medida em que as decisões são transformadas de atos de julgamento para 163 o resultado do cumprimento de regras, a oportunidade de discricionariedade e a imposição de parcialidade são reduzidas. Assim, as regras numéricas restringem: a impessoalidade em vez de status, sabedoria ou experiência torna-se a medida da verdade. Em uma sociedade democrática com uma esfera elaborada de “sociedade civil” e com pluralidade de grupos de interesse, os números produzem uma retórica pública de desinteresse em situações de contestação (Rose, 1991, p. 678, tradução nossa).

Assim, o desmatamento é utilizado pela ministra como estratégia na condução de conduta dos presentes, conduzindo o espectador a um processo de subjetivação contrário a pavimentação do trecho do meio da BR-319, percebido como algo negativo, que impulsionará o desmatamento da região.

O discurso de Marina Silva ganha credibilidade por ser pronunciado por alguém que é reconhecida como defensora dos recursos naturais brasileiros e três vezes ministra do Meio Ambiente de um país com a imensidão continental e reservas naturais como o Brasil. Uma profissional que afirma ter contribuído em determinado momento da história do Brasil para a redução do desmatamento brasileiro. O regime de verdade pronunciado por ela tem credibilidade e passa a circular de forma ampla e naturalizada nos mais diversos ambientes onde a infraestrutura rodoviária amazônica é discutida.

De acordo com o Capítulo 12 do Estudo de Impacto Ambiental (2021), a repavimentação do chamado Trecho do Meio (Kms 250,7 ao 656,4) da rodovia BR-319 trará significativas modificações sociais e econômicas, tendo como causa a melhoria do acesso rodoviário, com a viabilização de um tráfego mais rápido e seguro entre as capitais do Amazonas e de Rondônia, promovendo desenvolvimento das atividades do setor primário em municípios como Porto Velho, Manaus, Manicoré, Humaitá e Tapauá.

Indica que haverá aumento em outras atividades econômicas, como o turismo, por exemplo, com o incremento do fluxo de circulação de pessoas com vistas a participar de eventos culturais, religiosos, outros eventos, e do próprio ecoturismo, assim como o turismo de base comunitária, o qual envolve os moradores do entorno de forma sustentável, com vistas a cuidar do meio ambiente e, ao mesmo tempo, promover alternativas econômicas.

Segundo prognóstico ambiental contido no capítulo 11 do EIA (2021), com o emprego das medidas mitigadoras, com a gestão adequada das áreas que compõem as unidades de conservação (mosaico) e a efetiva implantação do ZEE (Zoneamento Ecológico-Econômico), os impactos negativos

serão atenuados. Ademais, a melhoria de acesso à região, através da repavimentação da rodovia, trará um aumento na governança e potencialização do turismo e lazer.

De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental (Rima, 2021, p. 52), a repavimentação da rodovia BR-319, com a implantação das medidas mitigadoras, trará inúmeros benefícios, como o “aumento da presença do poder público na região, maior segurança na rodovia, geração de emprego e renda, desenvolvimento econômico para a região, potencialização do turismo local, acesso à cultura e lazer, manutenção da cobertura vegetal, diminuição dos riscos de incêndio florestal”, entre outros.

A repavimentação da BR-319, de igual modo, viabilizará o deslocamento de maior número de alunos residentes em comunidades afastadas dos centros urbanos, com a conseqüente diminuição da evasão escolar (EIA, 2021).

O discurso de que a repavimentação da BR 319 irá aumentar os ilícitos ambientais é o discurso predominante ao longo dos anos e o defendido pela ministra Marina Silva, mesmo tendo, desde 2022, estudo técnico que entenda o contrário. Estudo este que foi exigido em 2007 quando a própria Marina Silva era Ministra do Meio Ambiente. É considerado um regime de verdade aceito na malha social.

Entretanto, nas duas últimas secas amazônicas a realidade mostrou a importância econômica e social da rodovia BR-319 para os estados do Amazonas e Roraima, o que demonstra de forma massiva na mídia que esta rodovia não é para “somente para passeio”. Desta forma, as narrativas presentes no discurso da ministra Marina Silva acionam poderes e funcionam como obstáculos aos direitos sociais e fundamentais da população dos estados do Amazonas, Rondônia e Roraima.

Saraiva (2015, p.247) afirma que “...a verdade pode ser uma violência para determinados grupos que, não tendo o poder de produzi-la, são posicionados de formas subalternas, desvalorizadas, inferiorizadas”. E continua ao afirmar que “Tomar para si a capacidade de produzir narrativas que funcionem como verdades é uma das formas mais produtivas de empoderamento” (Saraiva,2015, p.247).

Desse modo, é possível dizer que proceder a uma análise discursiva na perspectiva foucaultiana constitui-se em um ato político, pois expor a arbitrariedade do discurso abre a possibilidade de pensarmos de outro modo, construindo linhas de fuga e contracondutas (Saraiva, 2015, p.248).

São essas novas narrativas que os defensores da repavimentação da BR-319 buscam colocar em circulação, com base em estudos técnicos e com a realidade da seca amazônica nos anos de 2023 e 2024.

#### 4.3 A SECA DOS RIOS

As secas extremas nas bacias hidrográficas da Amazônia, nos anos de 2023 e 2024, intensificaram o debate em torno da repavimentação da rodovia BR-319. Dados do Porto de Manaus indicam que o Rio Negro, principal afluente do Rio Amazonas e que banha a cidade de Manaus, chegou a uma cota recorde de seca, em 9 de outubro de 2024, alcançando a marca de 12,11m<sup>8</sup>.

A navegação em vários rios da Amazônia Ocidental ficou total ou parcialmente comprometida, como foi o caso da hidrovia do Madeira. Em Manaus, operadores logísticos precisaram transferir para o município de Itacoatiara parte da infraestrutura portuária, a fim de assegurar condições mínimas de navegabilidade de navios que operam cabotagem, os quais somente conseguiam navegar até aquele município. A partir daí, os containers foram realocados em balsas, embarcações que demandam um menor calado, a fim de possibilitar a navegação até a capital, Manaus.

Segundo o site de notícia Brasil Norte Comunicação (2024), “as empresas privadas Chibatão e Super Terminais iniciaram o deslocamento da pesada estrutura de quatro módulos portuários, de 60 metros cada um, a partir de Manaus”. Esses operadores logísticos iniciaram, em 28 de agosto de 2024, o transporte dessas estruturas até o município de Itacoatiara como medidas para amenizar os impactos da seca severa de 2024.

O comprometimento parcial da navegação ocasionou pressão sobre o modal rodoviário, sendo a rodovia BR-319 bastante demandada para o tráfego de caminhões, bitrens e rodo trens, alguns destes com 9 eixos e Peso Bruto Total Combinado de até 74 toneladas.

Ainda não se tem disponíveis dados oficiais acerca do volume diário desses veículos de transporte de cargas, na BR-319. Todavia, imagens e matérias jornalísticas davam conta de filas quilométricas que se formaram nas travessias das balsas do Igapó-Açu, no Km 260 da BR-319, e nos portos da antiga Ceasa, em Manaus, e no Careira da Várzea, todos demandados em razão do aumento do fluxo de veículos de carga na BR-319.

De acordo com o site de notícias Amazonas Atual(2024), em matéria veiculada no dia 8 de outubro de 2024, uma fila quilométrica de ônibus, carretas, caminhões e veículos de passeio se formou ao longo do Km 13 da BR-319, no município do Careira da Várzea, à espera da balsa para retornar a Manaus.

---

<sup>8</sup> Disponível em: <https://portodemanaus.com.br/nivel-do-rio-negro/>. Acesso em 19.10.2024.

Figura 2 e 3: Careiro da Várzea, Km 13 da BR-319.



Fonte: Miquéias Lira (2024)

Já em relação à travessia do Igapó-Açu, no Km 260 da rodovia BR-319, segundo noticiou o G1 Amazonas (2024), caminhoneiros que utilizam a rodovia BR-319, que liga Manaus, capital do Amazonas, ao restante do país, estavam enfrentando filas de até oito dias para transportar produtos pela rodovia, à espera da bala. As imagens a seguir, retratam a situação.

Figuras 4 e 5: Igapó-Açu, Km 260 da BR-319



Fonte: Joel Silva (2024)

Silva (2021) assume a compreensão de que nas narrativas que compõem os editoriais, opiniões e colunas colocadas em circulação pelo discurso jornalístico são representações que constituem modos de ver uma determinada situação. E essas, ao serem perpassadas pelas narrativas jornalísticas, destacam ora dimensão jurídica, ora a empresarial e econômica, ora a dimensão social e ética do objeto estudado.

Wortmann, Costa e Silveira (2015, p.37) afirmam que os estudos de mídia, por sua vez, conectados ou não às concepções provenientes dos estudos foucaultianos, incorporam às suas análises

“... um amplo espectro de aportes acerca do papel, do significado, do poder e dos modos de operação dos artefatos midiáticos nas sociedades contemporâneas”.

Silva (2023, p.43) afirma que “a mídia como instrumento de comunicação, se imbrica com as relações de poder e, quando este é exercido sobre sujeitos sociais, também constitui modos de subjetivação pelos discursos de verdade, as relações de poder determinam o que o sujeito é”, além de também afirmar que a mídia é um “campo complexo, atravessado por lutas heterogêneas que colocam em jogo a disputa de valores, de interesses políticos e econômicos” (Silva, 2023, p.43).

Silva (2023, p.45-46) também explica uma circularidade das relações de poder: “Nas brechas, outras discursividades penetraram e circularam, às vezes com estética modesta e discurso imediato, ou seja, de pouca ou nenhuma mediação”.

A forma que a mídia local trata o assunto da repavimentação da BR-319 é bem distinta da mídia nacional. Enquanto a mídia local foca nas dificuldades enfrentadas pela população em virtude da dificuldade rodoviária, a nacional foca nos riscos do desmatamento. Assim, percebe-se como a mídia exerce o poder vinculado ao saber de forma a conduzir a subjetividade de pessoas e as bases das políticas públicas. Importante ressaltar que na análise foucaultiana o poder não é percebido somente como negativo/repressivo, mas também é positivo pois produz verdades, discursos e subjetividades. Fica então fácil entender que o exercício do poder se dá em rede e se manifesta de forma difusa, capilar, dinâmica, ora repressiva, ora produtiva. Sendo que a mídia local no jogo das relações de poder, tem suas estratégias de resistência limitadas, ainda que possíveis e esperadas (Franco e Lemos, 2013).

## 5 CONCLUSÃO

Ao partirmos da análise proposta, constatou-se a hipótese inicial da investigação de que o discurso da ministra, amplamente veiculado na mídia, constrói uma narrativa que reforça a necessidade de preservar o meio ambiente e de questionar o impacto da repavimentação da BR-319. Sendo assim, esse discurso contribui para a formação de um regime de verdade que privilegia o controle ambiental sobre o desenvolvimento econômico, influenciando a opinião pública a favor de políticas mais restritivas e de fiscalização rigorosa na região.

Com os dados obtidos neste estudo, concluiu-se que os dois documentos técnicos analisados possuem narrativas dissonantes do discurso da ministra Marina Silva. Ao responder a pergunta norteadora, apontamos que as análises mostraram que o discurso da ministra Marina Silva reflete um regime de verdade que entende que melhorias no transporte rodoviário da região amazônica, em específico na BR-319, gera um aumento no desmatamento. É um discurso que privilegia o controle ambiental ao desenvolvimento econômico e social da região, confirmando-se a hipótese formulada

para esta pesquisa, e, via de consequência, retira o sujeito amazônida do centro das tomadas de decisões.

O desmatamento é o fio condutor deste discurso, seja para mostrar como o Brasil evitou o desmatamento entre 2003 e 2008, seja usando-o como estratégia na condução das condutas dos sujeitos e das políticas públicas contrárias a repavimentação do “trecho do meio” da BR-319, de 405 quilômetros.

Assim, não pode ser afirmado que este regime se sustente no conceito de desenvolvimento sustentável para os povos da Amazônia, já que o Princípio do Desenvolvimento Sustentável pode ser resumido no direito que os seres humanos possuem de poder desenvolver-se e realizar suas potencialidades, sejam ela individuais ou coletivas, assegurando às futuras gerações uma vida saudável e um ambiente equilibrado.

Outro regime de verdade que circula no material analisado é o que defende melhorias à população amazônica de forma sustentável, já que segundo os dois relatórios técnicos analisados a repavimentação do trecho do meio da BR-319 possui viabilidade ambiental. Neste regime de verdade a repavimentação do “trecho do meio” da BR -319 é percebido como um aliado as políticas públicas ambientais já presentes na região pois facilita a presença do Estado para coibir os ilícitos ambientais. Coaduna com este regime de verdade a demanda política e midiática amazônica. E ao fim o próprio Ibama, já que reconheceu em 2022 a viabilidade ambiental do “Trecho do Meio” da BR-319, ao emitir a Licença Prévia nº 672/2022.

Foi possível perceber nesta pesquisa que as verdades produzidas sobre a BR -319 causam preocupações ao Amazonas. O discurso de Marina está alinhado com os entendimentos internacionais dos países doadores do Fundo Amazônia e circula de forma ampla e naturalizada nos mais diversos ambientes onde o tema da repavimentação da BR-319 é discutido. Segundo Foucault (2000, p. 28):

Essas formas prévias de continuidade, todas essas sínteses que não problematizamos e que deixamos valer de pleno direito, é preciso, pois, mantê-las em suspenso. Não se trata, é claro, de recusá-las definitivamente, mas sacudir a quietude com a qual as aceitamos; mostrar que elas não se justificam por si mesmas, que são sempre o efeito de uma construção cujas regras devem ser conhecidas e cujas justificativas devem ser controladas; definir em que condições e em vista de que análises algumas são legítimas; indicar as que, de qualquer forma, não podem mais ser admitidas.

Assim, Foucault (2000) nos estimula a questionar as formas como o entendimento sobre algo é continuamente aceito, e compreender que tais entendimentos são consequências de construções cujas regras nem sempre são conhecidas. E mesmo não estando de acordo com a materialidade do que é a BR-319, as narrativas citadas por Marina Silva continuam tendo aceitabilidade e sendo naturalizadas. Assim, podemos entender que o aumento do desmatamento citado por Marina Silva na área de

abrangência da BR-319 “só com a divulgação da pavimentação de parte da rodovia BR-319” (TVSenado,2023) mostra a falta de políticas públicas voltadas para o combate de ilícitos ambientais. Isto é problematizar a síntese de algo que é dito, mostrar que não se justificam por si mesmas, conforme Foucault (2000).

É possível pensar que as condições de possibilidades que permitem a circulação e aceitação do regime de verdade defendido pela ministra estão vinculadas às expectativas internacionais dos financiadores do Fundo Amazônia.

## REFERÊNCIAS

AMAZONAS ATUAL. Veículos formam fila quilométrica na BR-319 e afetam até aulas no AM. 2024. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/veiculos-formam-fila-quilometrica-na-br-319-e-afetam-ate-aulas-no-am/>. Acesso em: 8 out. 2024.

BRASIL NORTE COMUNICAÇÃO - BNC. Rio Amazonas: empresas já deslocam estrutura do píer de Itacoatiara. 2024. Disponível em: <https://bncamazonas.com.br/municipios/rio-amazonas-empresas-ja-deslocam-estrutura-do-pier-de-itacoatiara/>. Acesso em: 19 out. 2024.

CARVALHO, Anabela (Org.). As alterações climáticas, os media e os cidadãos. Coimbra: Grácio, 2011.

CANAVILHAS, João. Webjornalismo: da pirâmide invertida à pirâmide deitada. Biblioteca online de Ciência da Comunicação, 2006. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/pag/canavilhas-joao-webjornalismo-piramide-invertida.pdf>. Acesso em: out. 2024.

DAGMAR, Estermann; PARAÍSO, Marlucy Alves (Orgs.). Metodologias de pesquisas pós-críticas em educação e currículo: trajetórias, pressupostos, procedimentos e estratégias analíticas. Belo Horizonte: Mazza, 2012.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Estudo de Impacto Ambiental (EIA), 2021. Disponível em: <http://licenciamento.ibama.gov.br/Rodovias/BR%20319%20AM%20segmento%20entre%20os%20km%20250%20e%20km%20655>. Acesso em: 26 out. 2024.

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Relatório de Impacto Ambiental (Rima), 2021.

FISCHER, Rosa Maria Bueno. Mídia e educação da mulher: uma discussão teórica sobre os modos de enunciar o feminino na TV. Revista Estudos Feministas, Florianópolis, UFSC, v. 9, n. 2, p. 586-599, 2001.

FOUCAULT, Michel. Vigiar e punir: nascimento da prisão. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis: Vozes, 1987.

FOUCAULT, Michel. História da Sexualidade 1: a vontade de saber. Rio de Janeiro: Graal, 1993.

FOUCAULT, Michel. O sujeito e o poder. In: RABINOW, Paul; DREYFUS, Hulbert. Michel Foucault, uma trajetória filosófica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

FOUCAULT, Michel. Arqueologia do saber. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

FRANCO, A. C. F.; LEMOS, F. C. S. Algumas interrogações sobre o sistema de comunicação no Brasil: mídia e relações de poder, saber e subjetivação. In: BARBAROI, n. 38, Santa Cruz do Sul, jun. 2013. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-65782013000100005](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-65782013000100005). Acesso em: 24 out. 2024.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

G1 AMAZONAS. Caminhoneiros enfrentam fila de até oito dias para transportar produtos pela BR-319, no AM. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2024/09/23/caminhoneiros-enfrentam-fila-de-ate-oito-dias-para-transportar-produtos-pela-br-319-no-am.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2024.

HALL, Stuart. A centralidade da cultura: notas sobre as revoluções culturais do nosso tempo. *Educação e Realidade*, n. 22, v. 2, jul./dez. 1997, p. 15-46.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LEMKE, Thomas. *Foucault, governamentalidade e crítica*. São Paulo: Politéia, 2017.

LOOSE, Eloisa Beling; LIMA, Myrian D. V. L.; CARVALHO, Anabela. Estudo dos enquadramentos sobre mudanças climáticas no jornal brasileiro *Gazeta do Povo*. In: PINTO COELHO, Zara; ZAGALO, Nelson (Org.). *Comunicação e Cultura. III Jornadas Doutorais, Ciências da Comunicação e Estudos Culturais*. Braga: Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade, Universidade do Minho, 2014. p. 139-156.

MACHADO, R. Por uma genealogia do poder. In: FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1995. p. VII-XXIII.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Por uma integração rodoviária da Amazônia. *Revista de Geopolítica*, v. 7, n. 2, p. 1-24, jul./dez. 2016.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Rodovia BR-319, Brasil: geopolítica, transportes e frentes pioneiras. *Revista Geográfica de América Central*, n. 72, p. 269-291, Heredia, jan./jun. 2024. Disponível em: <https://www.scielo.sa.cr/pdf/rge/n72/2215-2563-rge-72-269.pdf>. Acesso em: 26 out. 2024.

ORLANDI, E. P. A análise de discurso em suas diferentes tradições intelectuais: o Brasil. In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS EM ANÁLISE DE DISCURSO, 1, 2003. Porto Alegre. Anais [...] Porto Alegre, RS: UFRGS, 2003.

ONDA DIGITAL. Não se faz uma estrada no meio da floresta virgem apenas para passear de carro, diz Marina Silva sobre BR-319. 2023. Disponível em: <https://redeondadigital.com.br/politica/nao-se-faz-uma-estrada-no-meio-da-floresta-virgem-apenas-para-passear-de-carro-diz-marina-silva-sobre-br-319/>. Acesso em: 19 out. 2024.

PORTAL TUCUMÃ. Vídeo: ‘Apenas para passear de carro’: Marina Silva dispara falas polêmica. 2023. Disponível em: <https://portaltucuma.com.br/video-apenas-para-passear-de-carro-marina-silva-dispara-falas-polemicas-sobre-a-br-319-me14/>. Acesso em: 19 out. 2024.

PORTO DE MANAUS. Disponível em: <https://portodemanaus.com.br/nivel-do-rio-negro/>. Acesso em: 19 out. 2024.

RADAR AMAZÔNICO. Enquanto Amazonas fica isolado do Brasil, Marina Silva diz que BR-319 é para “passear de carro”. 2023. Disponível em: <https://radaramazonico.com.br/enquanto-amazonas-fica-isolado-do-brasil-marina-silva-diz-que-br-319-e-para-passear-de-carro/>. Acesso em: 19 out. 2024.

ROSE, Nikolas. Governing by numbers. Refiguring out democracy. Accounting, Organizations and Society, London: Pergamon, v. 16, n. 7, p. 673-692, 1991.

SARAIVA, Karla. Michel Foucault, discurso e a invenção da verdade. In: LEITE, Miriam; GABRIEL, Carmen. Linguagem, discurso, pesquisa e Educação. Rio de Janeiro: Faperj, 2015. p. 243-264.

SCHUCK SARAIVA, K.; ZAGO, L. F. Economia, saúde e políticas do verdadeiro nas declarações de Bolsonaro durante a pandemia de COVID-19 no Brasil. Ámbitos: Revista Internacional de Comunicación, n. 52, p. 124–139, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.12795/Ambitos.2021.i52.08>.

SCHUDSON, Michael. The sociology of news. 2. ed. New York/London: W.W. Norton & Company, 2011.

SENRA, N. C. Governamentalidade, a invenção política das estatísticas. Informare: Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação, v. 2, n. 1, p. 88-95, jan./jun. 1996.

SILVA, Paulo Régis Rosa da. A tragédia ambiental de Brumadinho no jornal Folha de São Paulo on-line: uma abordagem a partir dos estudos culturais em educação. Dissertação (mestrado) – Universidade Luterana do Brasil, Programa de Pós-Graduação em Educação, Canoas, 2021. 148 f.

SILVA, W. G. A mídia nas relações de poder em Foucault: verdade e subjetividade. Anãnsi: Revista de Filosofia, v. 4, n. 2, p. 42, 2023.

TV A CRÍTICA. Marina Silva critica obras da BR-319. 2023. 1 vídeo (8 minutos e 11 segundos). Canal do Youtube da TV A Crítica. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Oh0Ofp82d54>. Acesso em: 26 out. 2024.

TV SENADO. CPI das ONGs ouve ministra do Meio Ambiente, Marina Silva. 2023. 1 vídeo (6:13:18). Canal do Youtube da TV Senado. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=MgpwDwWyU3Y>. Acesso em: 26 out. 2024.

UM SÓ PLANETA. Alemanha e EUA alertam Brasil contra uso do Fundo Amazônia para pavimentar estradas. 2024. Disponível em: <https://umsoplaneta.globo.com/sociedade/noticia/2024/01/11/alemanha-e-eua-alertam-brasil-contra-uso-do-fundo-amazonia-para-pavimentar-estradas.ghtml>. Acesso em: 20 out. 2024.

VEIGA-NETO, Alfredo. Foucault & Educação. Foucault & a Educação. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

VEYNE, P. Foucault: seu pensamento, sua pessoa. Tradução de Marcelo Jacques. [S.l.]: Edições Texto & Grafia, 2009.

WOLF, Mauro. Teorias da comunicação. Lisboa: Editorial Presença, 1985.

WORTMANN, Maria Lúcia Castagna; COSTA, Marisa Vorraber; SILVEIRA, Rosa Maria Hessel. Sobre a emergência e a expansão dos Estudos Culturais em educação no Brasil. Educação, Porto Alegre: PUC/RS, v. 38, n. 1, jan.-abr. 2015.