



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO
PROGRAMA PÓS-GRADUAÇÃO EM INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

MARCOS MAURÍCIO COSTA DA SILVA

TRECHO DO MEIO DA BR-319:

Infraestrutura, sustentabilidade e os regimes de verdade
entre governo, CPI e mídia

Manaus/AM

2026

MARCOS MAURÍCIO COSTA DA SILVA

TRECHO DO MEIO DA BR-319:

Infraestrutura, sustentabilidade e os regimes de verdade
entre governo, CPI e mídia

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Informação e Comunicação da Faculdade de Informação e Comunicação da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para obtenção do título de Mestre em Informação e Comunicação.

Orientadora: Profa. Dra. Cristiane de Lima Barbosa Couto.

Manaus/AM

2026

Ficha Catalográfica

Elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

S586t Silva, Marcos Maurício Costa da
Trecho do meio da BR-319: infraestrutura, sustentabilidade e os regimes de verdade entre governo, CPI e mídia / Marcos Maurício Costa da Silva. - 2026.
128 f. : il., color. ; 31 cm.

Orientador(a): Cristiane de Lima Barbosa Couto.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Amazonas, Programa de Pós-Graduação em Informação e Comunicação, Manaus , 2026.

1. BR-319. 2. rodovias na Amazônia. 3. impactos socioambientais. 4. análise do discurso foucaultiana. 5. jornalismo ambiental. I. Couto, Cristiane de Lima Barbosa. II. Universidade Federal do Amazonas. Programa de Pós-Graduação em Informação e Comunicação. III. Título

MARCOS MAURÍCIO COSTA DA SILVA

TRECHO DO MEIO DA BR-319:

Infraestrutura, sustentabilidade e os regimes de verdade
entre governo, CPI e mídia

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Informação e Comunicação da Faculdade de Informação e Comunicação da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para obtenção do título de Mestre em Informação e Comunicação.

Aprovado em: 17 de março de 2026

Banca Examinadora:

Profa. Dra. Cristiane de Lima Barbosa Couto
Presidente da Banca

Prof. Dr. Ulysses do Nascimento Varela
Membro

Profa. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira
Membro

AGRADECIMENTOS

A Deus, por Sua infinita bondade e misericórdia, a minha esposa Carla e a minha filha Maria Clara, pela compreensão, presença e apoio incondicional em todos os momentos, e a minha orientadora, Profa. Dra. Cristiane Barbosa, pela disponibilidade, atenção e orientação ao longo desta jornada.

RESUMO

A repavimentação do trecho central da BR-319 (Manaus–Porto Velho) ocupa lugar de destaque no debate sobre infraestrutura e desenvolvimento na Amazônia, suscitando posicionamentos divergentes que repercutem amplamente na mídia. Diante desse cenário, o estudo analisa como as falas da ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, do presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das ONGs e senador Plínio Valério, foram interpretadas e veiculadas por portais de notícias do Amazonas e de alcance nacional, mapeando e problematizando os regimes de verdade associados ao tema. A pesquisa, de abordagem qualitativa e caráter exploratório, utiliza observação não participante, análise bibliográfica e documental, abrangendo três documentos técnicos: Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Impacto Ambiental (Rima) e relatório do Grupo de Trabalho do Ministério dos Transportes, além de reportagens jornalísticas. O referencial teórico se apoia na análise do discurso de Michel Foucault (1987; 1993; 1995a; 1995b; 2000; 2006) e no jornalismo ambiental digital. Os resultados mostram que a ministra associa a repavimentação ao aumento de ilícitos ambientais, enquanto o EIA defende que a obra ampliaria a presença estatal e o combate a esses ilícitos, entendimento também compartilhado pelo senador Plínio Valério. Conclui-se que diferentes regimes de verdade moldam as narrativas midiáticas sobre a BR-319, influenciando percepções públicas e decisões políticas ligadas ao desenvolvimento sustentável e à conservação da Amazônia.

Palavras-chave: BR-319; rodovias na Amazônia; impactos socioambientais; análise do discurso foucaultiano; jornalismo ambiental.

ABSTRACT

The repaving of the central stretch of BR-319 (Manaus–Porto Velho) occupies a prominent place in the debate on infrastructure and development in the Amazon, giving rise to divergent positions that are widely reported in the media. Against this backdrop, this study analyzes how statements by Marina Silva, the Minister of the Environment and Climate Change, and Senator Plínio Valério, chairman of the Parliamentary Commission of Inquiry (CPI) on NGOs, were interpreted and disseminated by news portals in Amazonas and nationwide, mapping and problematizing the regimes of truth associated with the topic. The research, which uses a qualitative and exploratory approach, uses non-participant observation, bibliographical and documentary analysis, covering three technical documents: the Environmental Impact Study (EIA), the Environmental Impact Report (RIMA), and the report of the Ministry of Transportation's Working Group, as well as news reports. The theoretical framework is based on Michel Foucault's discourse analysis (1987; 1993; 1995a; 1995b; 2000; 2006) and digital environmental journalism. The results show that the minister associates repaving with an increase in environmental crimes, while the EIA argues that the project would expand state presence and combat these crimes, an understanding also shared by Senator Plínio Valério. The conclusion is that different regimes of truth shape media narratives about BR-319, influencing public perceptions and political decisions related to sustainable development and Amazon conservation.

Keywords: BR-319; highways in the Amazon; socio-environmental impacts; foucaultian discourse analysis; environmental journalism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da BR-319	13
Figura 2 - Notícia veiculada no Jornal A Crítica em julho de 1973	14
Figura 3 - Localização do Trecho do Meio da BR-319	15
Figura 4 - Imagem do vídeo da CPI das ONGs	57
Figura 5 - Capa do Relatório de Impacto Ambiental	58
Figura 6 - Capa do Relatório do GT-MT	59
Figura 7 - Reportagem do site Agência gov	60
Figura 8 - Reportagem “Não é para passear” do Portal A Crítica	62
Figura 9 - Reportagem “Por que não fizeram a BR-319 nos últimos 15 anos?”, diz Marina Silva do Portal BNC Amazonas	63
Figura 10 - Reportagem “Plínio Valério se exalta com Marina Silva durante CPI das ONGs” do Portal da Revista Cenarium	65
Figura 11 - Reportagem “Marina Silva rebate CPI das ONGs sobre Fundo Amazônia: ‘Auditado por qualquer entidade’ do Portal da Revista Cenarium	65
Figura 12 - Reportagem “Plínio Valério rebate Marina Silva sobre inviabilidade econômica da BR-319” do Portal do Holanda	66
Figura 13 - Reportagem “Alemanha e EUA alertam Brasil contra uso do Fundo Amazônia para pavimentar estradas” do Portal Um só Planeta	67
Figura 14 - Passagem de Fauna localizada no Km 205 da BR-319 (Lote C)	97
Figura 15 - Careiro da Várzea, Km 13 da BR-319	107
Figura 16 - Igapó-Açu, Km 260 da BR-319	108

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Total de reportagens publicadas, analisadas e selecionadas.....	70
Quadro 2 - Reportagens selecionadas por portal de notícias	71
Quadro 3 - Reportagens selecionadas por portal de notícias e seus respectivos links de acesso.....	72
Quadro 4 - Análise das marcas discursivas dos agentes Marina (Governo) e Plínio (CPI).....	94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	Acre
AD	Análise do Discurso
AM	Amazonas
AP	Amapá
BNC	Brasil Norte Comunicação
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
COP	Conferência das Nações Unidas sobre o Clima
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
CPI	<i>Climate Policy Initiative</i>
CREA	Conselho Regional de Engenharia
DER-AM	Departamento de Estrada de Rodagem do Amazonas
DF	Distrito Federal
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EBC	Empresa Brasileira de Comunicação
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EESP	Escola de Economia de São Paulo
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
GT	Grupo de Trabalho
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMAZON	Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
IVC	Instituto Verificador de Comunicação
MA	Maranhão
MacroZEE	Macrozoneamento Econômico-Ecológico
MMA	Meio Ambiente e Mudança do Clima
MT	Mato Grosso
MT	Ministério dos Transportes

OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
ONGs	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
PA	Pará
PMCF	Programa Federal de Manejo Florestal Comunitário e Familiar
PNV	Plano Nacional de Viação
PRDA	Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia
PUC-Rio	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
RDS	Reservas de Desenvolvimento Sustentável
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RO	Rondônia
RR	Roraima
SP	São Paulo
TO	Tocantins
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
ZEE	Zoneamento Ecológico-Econômico

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 OBJETIVOS E DELIMITAÇÃO DO <i>CORPUS</i> DA PESQUISA	16
1.2 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	18
1.3 JUSTIFICATIVA	19
1.4 PROBLEMA DE PESQUISA / PERGUNTA NORTEADORA E QUESTÕES DE PESQUISA	20
1.5 REFERENCIAL TEÓRICO	21
1.6 CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA E ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	22
2 O ESTADO DA ARTE E O REFERENCIAL TEÓRICO.....	23
2.1 REVISÃO DE LITERATURA: ENTENDIMENTOS DIVERSOS SOBRE O IMPACTO DAS RODOVIAS NA AMAZÔNIA	23
2.2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS	31
2.2.1 Uma revisão das teorizações Foucaultianas	32
2.2.1.1 <i>A materialidade do discurso e seus efeitos de poder</i>	32
2.2.1.2 <i>Regimes de verdade</i>	34
2.2.1.3 <i>Relações de poder e resistência</i>	36
2.2.1.4 <i>Relação poder-saber e estratégia</i>	39
2.2.2 Jornalismo ambiental na internet	41
2.2.2.1 <i>Jornalismo de/sobre meio ambiente</i>	48
2.2.2.2 <i>Conflito ambiental e (in)justiças ambientais</i>	49
2.2.2.3 <i>Desenvolvimento sustentável</i>	52
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E MATERIAL EMPÍRICO	55
3.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS DA PESQUISA	55
3.2 MATERIAL EMPÍRICO	56
3.2.1 O vídeo da participação da Ministra Marina Silva na CPI das ONGs	57
3.2.2 O Estudo de Impacto Ambiental e o seu resumo denominado Relatório de Impacto Ambiental	58
3.2.3 Relatório do Grupo de Trabalho de 2024 do Ministério dos Transportes (GT-MT)	59
3.2.4 Portais analisados	61
3.2.4.1 <i>Portal A Crítica</i>	61
3.2.4.2 <i>Portal Brasil Norte Comunicação Amazonas</i>	63

3.2.4.3 Revista digital Cenarium.....	64
3.2.4.4 Portal do Holanda.....	66
3.2.4.5 Portal Um Só Planeta (Rede Globo)	67
3.2.5 Critério de pesquisa das reportagens	68
3.2.6 Metodologia da pesquisa.....	69
4 ANÁLISE DO MATERIAL EMPÍRICO.....	74
4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO AMAZÔNICA.....	74
4.2 O EMBLEMÁTICO CASO DO TRECHO DO MEIO DA BR-319.....	80
4.3 A SECA DOS RIOS	104
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
REFERÊNCIAS.....	117
ANEXO 1 - E-Mail ao portal do Holanda	128

1 INTRODUÇÃO

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 (AM) - Manaus a capital de Rondônia (RO) - Porto Velho.

No final da década de 70, a BR-319 foi completamente asfaltada e favoreceu a ampliação das atividades econômicas entre as capitais do AM e de RO, como o comércio de produtos agropecuários, assim como o deslocamento de pessoas (Oliveira Neto; Nogueira, 2024). A figura a seguir mostra a localização da referida rodovia.

Figura 1 - Localização da BR-319



Fonte: G1 AM, 2022, *on-line*.

A construção da rodovia, que integrava o Plano Nacional de Viação (PNV), foi delegada pelo Governo Federal ao Departamento de Estrada de Rodagem do Amazonas (DER-AM), uma autarquia estadual, com parte dos recursos advindos do Fundo Rodoviário Nacional (FRN). A empresa contratada para a executar o contrato foi a Andrade Gutierrez. Abaixo figura 2 que mostra a divulgação no Jornal impresso da época.

Figura 2 - Notícia veiculada no Jornal A Crítica em julho de 1973



Fonte: Blog do Durango, 2023, *on-line*.

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 (o trecho do meio), de aproximadamente 405 Kms. A trafegabilidade foi restabelecida somente em fevereiro 2016, após a realização de serviços de manutenção no trecho do meio autorizados depois de discussões judiciais. É importante ressaltar que no trecho do meio, que inicia no Km 250,7 e vai até o Km 656,4, são autorizadas manutenções, só não sendo autorizado pavimentá-lo.

O trecho do meio é um segmento rodoviário da BR-319, e está localizado no Estado do AM, passando pelas áreas geográficas dos municípios de Borba, Beruri, Manicoré, Tapauá, Canutama e Humaitá. Na figura 3 abaixo o trecho do meio está destacado na cor marrom. As extremidades da BR-319 (em azul na figura abaixo) são pavimentadas e a parte em amarelo está em processo de pavimentação. Assim, frisa-se que o objeto de pesquisa desta dissertação é o trecho que está destacado na cor marrom da figura abaixo e que já foi todo pavimentado no passado.

Figura 3 - Localização do Trecho do Meio da BR-319



Fonte: Estradas.com.br., 2020, *on-line*.

Atualmente, uma viagem de barco de Manaus/AM a Porto Velho/RO leva de 4 a 5 dias. Com a pavimentação integral da rodovia (e não apenas de suas extremidades), será possível realizar o trajeto em cerca de 10 a 12 horas, permitindo que passageiros e mercadorias, especialmente produtos perecíveis, cheguem ao destino de forma mais rápida (Dnit, 2021, p. 5).

Mesmo com a melhoria do modal rodoviário, a hidrovía do Madeira continuará a desempenhar papel estratégico para a logística da região, sendo utilizada para transporte de grandes volumes de mercadorias, como soja em grãos, e para o deslocamento de passageiros que residem às margens do rio.

A pauta da repavimentação do trecho do meio da BR-319 não é consensual, gerando intensos debates entre defensores e opositores da obra. Em 27 de novembro de 2023, durante depoimento à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das Organizações Não Governamentais (ONGs) no Senado Federal, a ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), Marina Silva, afirmou: “Não se rasga uma floresta nativa de 400 quilômetros apenas para passear de carro, sem estar associado a um projeto produtivo”.

O pronunciamento provocou ampla repercussão e acirrou as divergências, sendo noticiado de formas distintas por portais de notícias e emissoras de televisão. A repercussão da fala da ministra Marina Silva, bem como das manifestações do presidente da CPI das ONGs, senador Plínio Valério, insere-se em um cenário mais amplo de disputas discursivas sobre a repavimentação da BR-319. Esses discursos,

proferidos por representantes de instâncias políticas distintas, ganham visibilidade e novos sentidos quando mediados por diferentes veículos de comunicação, tanto locais quanto nacionais. Na perspectiva foucaultiana, tais enunciados compõem regimes de verdade que orientam percepções, influenciam políticas públicas e moldam o debate público sobre desenvolvimento e sustentabilidade na Amazônia.

O estado da arte indica que parte significativa das pesquisas sobre a BR-319 concentra-se em aspectos técnicos, ambientais e socioeconômicos (Fearnside, 2001; Rosário, 2023; Scabin *et al.*, 2021), havendo menor atenção acadêmica à análise da circulação e apropriação midiática dos discursos institucionais. Nesse sentido, esta dissertação busca preencher essa lacuna, investigando como as falas de atores-chave, quando reproduzidas e enquadradas por diferentes portais de notícias, participam da construção de sentidos sobre a obra e seu impacto para a região.

Em 2023, uma seca severa atingiu toda a região Amazônica, sendo superada pela seca de 2024. Nesse cenário, houve divulgação de várias matérias jornalísticas, acompanhadas de registros fotográficos, que davam conta do intenso uso da rodovia BR-319 por carretas, bitrens e rodotrens, veículos com capacidade para transportar até 74 toneladas, de nove eixos, o que evidencia a viabilidade econômica desse empreendimento (Lira, 2024).

Diante desse contexto histórico, logístico e político, a repavimentação do trecho do meio da BR-319 emerge como um tema de relevância estratégica para a Amazônia, envolvendo disputas narrativas e regimes de verdade que influenciam políticas públicas e percepções sociais. Este estudo parte desse cenário para investigar como tais regimes de verdade se constituem, circulam e são apropriados por diferentes atores e veículos midiáticos.

1.1 OBJETIVOS E DELIMITAÇÃO DO *CORPUS* DA PESQUISA

Após a contextualização, o objetivo geral desta pesquisa consiste em analisar de que forma os discursos da ministra do MMA, Marina Silva, e do presidente da CPI das ONGs, senador Plínio Valério, sobre a repavimentação do trecho do meio da BR-319 (Manaus - Porto Velho) repercutiram e foram veiculados por portais de notícias amazonenses e de alcance nacional. A ideia foi compreender como o tema é representado por esses veículos e mapear os regimes de verdade que nele circulam.

Esses discursos foram proferidos em 27 de novembro de 2023 e retransmitidos pela TV Senado (2023).

Quanto aos objetivos específicos da pesquisa, estabelecem-se:

1. Discutir os conceitos teóricos fundamentais que embasam o estudo, com destaque para as ferramentas da Análise do Discurso (AD) de Michel Foucault e seus estudiosos, além dos fundamentos do jornalismo ambiental.

2. Examinar a representação e a repercussão desses regimes de verdade em portais de notícias amazonenses e nacionais, observando como a cobertura jornalística influencia a percepção pública sobre a repavimentação da rodovia.

3. Analisar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da repavimentação do “trecho do meio” da BR-319 e seu Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), confrontando suas conclusões com as falas da ministra Marina Silva, destacando possíveis dissonâncias entre os argumentos técnicos e políticos, bem como o relatório final do Grupo de Trabalho (GT) da BR-319 instituído pelo Ministério dos Transportes (MT).

Para o alcance desses objetivos, o *corpus* empírico é composto por um vídeo, três documentos técnicos e dezessete reportagens jornalísticas digitais, a saber:

a) Um vídeo, com duração de seis horas, gravado durante a participação da ministra Marina Silva na CPI das ONGs, em 27/11/23, disponível no canal da TV Senado (2023) no YouTube. Nele são analisadas as falas da ministra Marina Silva e do presidente da CPI, o senador amazonense Plínio Valério;

b) O EIA do “trecho do meio” da BR-319 e seu respectivo RIMA, sendo este um resumo do EIA em linguagem acessível à população. O EIA constitui documento técnico indispensável para a obtenção da Licença Prévia para a repavimentação do trecho, e sua aprovação pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) atestou a viabilidade ambiental da obra, posicionamento em dissonância com o discurso da ministra;

c) O relatório de 2024 elaborado pelo GT do MT, instituído pela Portaria n.º 1.109, de 16 de novembro de 2023, cujo objetivo foi reavaliar a viabilidade ambiental da repavimentação, mesmo com a existência do EIA já aprovado, concluindo novamente pela viabilidade. Tanto o EIA e RIMA quanto o relatório do GT foram

selecionados por serem elaborados por sujeitos com posição de destaque na produção de regimes de verdade, incorporando argumentos técnicos e institucionais;

d) Dezesete reportagens jornalísticas digitais, sendo quinze oriundas de portais amazônicos — Revista Digital Cenarium, Brasil Norte Comunicação (BNC) Amazonas, Portal do Holanda e A Crítica — e duas de portal nacional, o Um Só Planeta, do Grupo Globo. Os portais locais foram selecionados por acompanharem de forma contínua a agenda da repavimentação, enquanto o Um Só Planeta (2024) foi incluído por ter veiculado a posição de países financiadores do Fundo Amazônia (2025) sobre a pavimentação de rodovias na região. A análise dessas reportagens busca demonstrar a repercussão midiática digital das falas da ministra e as formas como a repavimentação é representada por diferentes veículos de comunicação.

1.2 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Como procedimento metodológico, esta pesquisa é de cunho qualitativo, bibliográfico, documental e de caráter exploratório, com a observação não-participante dos portais de notícias digitais e de mídia televisiva. A pesquisa é bibliográfica e documental por analisar os componentes do discurso da ministra Marina Silva e do presidente da CPI, o senador amazonense Plínio Valério, além de três documentos técnicos: EIA, RIMA e o Relatório de 2024 do GT do MT.

Desta forma, foram extraídos excertos que mostram as narrativas de Marina Silva, do Senador Plínio Valério, do EIA, do RIMA e cinco mídias digitais, que demonstram como a fala da ministra reverberou no ambiente jornalístico digital predominantemente local.

Os excertos foram agrupados em duas categorias analíticas denominadas “Contextualização Amazônica” e “O emblemático caso do Trecho do Meio da BR-319”, e a composição de cada uma delas é detalhada no capítulo 3.

Gil (2006) sustenta 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.

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.

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 (Dagmar; Paraíso, 2012).

As análises também são ancoradas nas teorizações foucaultianas, em específico conceitos/ferramentas usados na análise de discurso segundo entendimentos de Michel Foucault.

A formatação desta pesquisa está de acordo com as regras vigentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

1.3 JUSTIFICATIVA

O estudo se justifica pela necessidade de ampliar e qualificar os debates sobre a repavimentação do trecho do meio da BR-319 (Manaus - Porto Velho), não apenas no âmbito das questões ambientais e de infraestrutura de transporte, mas também considerando o papel central da comunicação na construção e circulação de discursos sobre o tema. A rodovia, única ligação terrestre entre os estados do AM e de Roraima (RR) e o restante do País, voltou ao centro das discussões públicas e midiáticas especialmente em contextos de crise logística, como nas secas extremas de 2023 e 2024. Nesse período, a paralisação ou limitação da navegação na hidrovia do Madeira — historicamente fundamental para o transporte de cargas e passageiros — expôs a vulnerabilidade econômica e social da região, intensificando a pressão sobre o modal rodoviário como alternativa para garantir o abastecimento e a mobilidade.

Nesse cenário, as falas de autoridades políticas, como a ministra do MMA e o presidente da CPI das ONGs, ganham relevância não apenas pelo conteúdo político e técnico, mas também pela forma como são repercutidas, enquadradas e reinterpretadas pela mídia. Os portais de notícias, ao selecionar, enfatizar e mediar

esses discursos, contribuem para a formação de narrativas que disputam sentidos sobre desenvolvimento sustentável, proteção ambiental e soberania logística na Amazônia Ocidental. Assim, a discussão sobre a BR-319 extrapola o campo da engenharia ou da gestão pública, tornando-se também um campo de disputa simbólica, onde diferentes atores (governamentais, midiáticos, técnicos e sociais) buscam legitimar regimes de verdade que orientam percepções e decisões.

Portanto, ao situar o debate sobre a repavimentação dentro de um contexto que articula comunicação, discurso e infraestrutura, esta pesquisa oferece subsídios para compreender como a mídia participa da construção social de temas estratégicos para a Amazônia, e de que maneira essas narrativas influenciam o imaginário coletivo, a formulação de políticas públicas e a condução de projetos de desenvolvimento na região.

1.4 PROBLEMA DE PESQUISA / PERGUNTA NORTEADORA E QUESTÕES DE PESQUISA

A repavimentação do trecho do meio da BR-319 constitui um ponto de convergência entre demandas por desenvolvimento socioeconômico e preocupações ambientais, sendo objeto de intensos debates políticos e midiáticos. Por um lado, trata-se de uma obra de infraestrutura estratégica, capaz de integrar logisticamente os estados do AM e de RR ao restante do país, especialmente em contextos críticos de transporte fluvial, como os vividos nas secas extremas de 2023 e 2024. Por outro lado, envolve questionamentos técnicos, jurídicos e ambientais, que suscitam discussões sobre os impactos na biodiversidade, no clima e no modo de vida das populações amazônicas.

Nesse cenário, discursos políticos ganham especial relevância ao moldar percepções públicas e influenciar a formulação de políticas. Destacam-se, nesse debate, as falas da ministra do MMA, Marina Silva, e do senador amazonense Plínio Valério, presidente da CPI das ONGs. Tais discursos, repercutidos em portais de notícias locais e nacionais, não apenas expressam posições divergentes sobre a obra, mas também revelam diferentes “regimes de verdade” — no sentido foucaultiano — que orientam a interpretação dos fatos e a tomada de decisões.

Assim, tem-se como questão norteadora:

Como os discursos da ministra Marina Silva e do senador Plínio Valério sobre a repavimentação do trecho do meio da BR-319 foram representados na mídia local e nacional, refletindo regimes de verdade sobre desenvolvimento sustentável e proteção ambiental?

A partir dessa problemática, estabelecem-se as seguintes questões de pesquisa:

1. De que modo o discurso da ministra Marina Silva, amplamente difundido pela mídia, reforça um regime de verdade que privilegia o controle ambiental em relação ao desenvolvimento socioeconômico?
2. Como o discurso do senador Plínio Valério sustenta um regime de verdade que associa a repavimentação da BR-319 ao desenvolvimento e à presença do Estado na Amazônia?
3. Em que medida a cobertura jornalística local e nacional contribui para reforçar a polarização entre esses discursos, a partir de diferentes enquadramentos narrativos e linhas editoriais?

1.5 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico organiza-se em dois eixos interdependentes que dialogam diretamente com o objeto desta pesquisa.

O primeiro eixo contempla os conceitos / ferramentas da Análise do Discurso, fundamentados nas obras de Michel Foucault (1987; 1993; 1995a; 1995b; 2000; 2006) e aprofundados por comentadores como Veiga-Neto (2004), Saraiva (2015) e Lemke (2017). Essa base teórica permite compreender como diferentes enunciados - no caso, os discursos da ministra Marina Silva e do senador Plínio Valério - são produzidos, legitimados e incorporados a regimes de verdade.

O segundo eixo abrange os fundamentos do jornalismo ambiental na internet, conforme os estudos de Carvalho (2011), Wolf (1985), Franco e Lemos (2013) e Loose, Lima e Carvalho (2014), possibilitando analisar como as narrativas sobre a repavimentação do “trecho do meio” da BR-319 são mediadas por portais de notícias locais e nacionais, influenciando percepções e disputas discursivas sobre desenvolvimento sustentável e proteção ambiental.

Os conceitos trabalhados nas teorizações foucaultianas problematizam verdades estabelecidas que circulam como universais, buscando questionar enunciados rígidos e investigar os “sistemas de aceitabilidade” formados em determinado momento histórico, que passam a funcionar como evidência e universalidade (Lemke, 2017). Como apontam Veiga-Neto e Rech (2014), a análise foucaultiana não busca soluções ou prescrições, mas sim a problematização dos discursos e das relações de poder-saber que os sustentam.

1.6 CONTRIBUIÇÃO DA PESQUISA E ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A contribuição desta pesquisa para o campo da informação e da comunicação reside na análise articulada entre discursos políticos e cobertura jornalística digital, permitindo compreender como narrativas sobre a repavimentação do trecho do meio da BR-319 são produzidas, veiculadas e ressignificadas. Ao mapear o discurso de uma ministra de Estado do MMA e matérias publicadas em portais digitais, e ao examiná-los à luz das ferramentas de AD foucaultianas e dos conceitos fundamentais do Jornalismo Ambiental, este estudo oferece subsídios para o avanço da linha de pesquisa em comunicação, informação e cultura. Dessa forma, contribui para ampliar o debate em torno de um tema de elevada relevância para a Amazônia Ocidental, que envolve não apenas questões de infraestrutura de transporte, mas também reflexões sobre desenvolvimento sustentável e conservação ambiental.

Quanto à organização, esta dissertação está estruturada em mais quatro capítulos, além desta introdução. No Capítulo 2, apresenta-se a revisão de literatura e o referencial teórico. No Capítulo 3, descrevem-se a metodologia e o material analisado. No Capítulo 4, realiza-se a análise dos dados, incluindo a seleção de excertos e a forma como foram representados e difundidos na mídia digital. Por fim, no capítulo 5, são apresentadas as considerações finais, destacando as contribuições, limitações e perspectivas de continuidade da pesquisa.

2 O ESTADO DA ARTE E O REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo tem como objetivo apresentar a Revisão de Literatura (Estado da Arte) e o Referencial Teórico utilizados nas análises realizadas nesta pesquisa. Inicialmente, apresenta-se a Revisão de Literatura selecionada para a elaboração desta dissertação que demonstra como a repavimentação do trecho do meio da BR-319 e das rodovias amazônicas em geral são entendidas por organizações não – governamentais, *Thinks Thanks*¹, estudos acadêmicos e artigos científicos. Esta Revisão de Literatura está presente na seção denominada “Revisão de Literatura: Entendimentos diversos sobre o impacto das rodovias na Amazônia”.

Posteriormente, na seção denominada “Fundamentos Teóricos”, é detalhado o Referencial Teórico utilizado para a sustentação das análises realizadas nesta pesquisa, sendo o detalhamento deste Referencial Teórico um dos objetivos específicos desta pesquisa.

2.1 REVISÃO DE LITERATURA: ENTENDIMENTOS DIVERSOS SOBRE O IMPACTO DAS RODOVIAS NA AMAZÔNIA

A repavimentação do trecho do meio da BR-319, rodovia que conecta Porto Velho/RO a Manaus/AM, tem sido alvo de intenso debate, envolvendo questões econômicas, sociais e ambientais.

Segundo a ONG Observatório BR-319² (2023), a defesa da pavimentação da Rodovia BR-319 é para atender interesses comerciais de RO e o sistema de licenciamento ambiental brasileiro é genérico e impreciso, principalmente na Amazônia.

A reconstrução e pavimentação da estrada [BR319] tem sido justificada pela expectativa “sensata” de que Rondônia seria capaz de reduzir os custos de transporte de suas cadeias de piscicultura e agrícolas, pois a rodovia garantiria o acesso ao mercado consumidor de diversos municípios ao longo da estrada e à Região Metropolitana de Manaus [...] Vale ressaltar que os produtores de Rondônia têm uma vantagem competitiva em relação aos do Amazonas, pois possuem maior acesso a incentivos econômicos.

¹ *Think Thanks* são instituições que produzem pesquisas, análises e recomendações que contribuem para um ambiente de conhecimento, permitindo, inclusive, que os formadores de políticas públicas tenham ferramentas para tomar decisões mais embasadas, além de ter um papel importante na disseminação de conhecimento à sociedade (ENAP, 2020). Um exemplo de *Think Thanks* é a FGV.

² Coletivo de organizações (ONGs) que monitoram o entorno da BR-319 com informações sobre desmatamentos, focos de calor e degradações ambientais (Observatório BR-319, 2025).

[...]

Especialistas sugerem que o atual sistema de licenciamento ambiental no Brasil é muito genérico e impreciso nos seus requisitos, sobretudo para a região amazônica (Observatório BR-319, 2023, p. 2-3).

Percebe-se que esta ONG desqualifica o licenciamento ambiental brasileiro e afirma que a BR-319 é importante *somente* para fins comerciais, levando o leitor a não entender a vulnerabilidade social que envolve a população amazônica. A mesma análise pode ser estendida a outros autores que possuem o mesmo entendimento, como Fearnside (2001) e Fearnside e Graça (2009), citados abaixo.

Fearnside (2001, p. 118) declara que “A noção que projetos de rodovias e hidrovias melhorará a situação dos amazônidas pobres é pouco realista. Esses projetos são planejados principalmente para o transporte de mercadorias como a soja.”

Fearnside e Graça (2009) constroem uma leitura crítica da pavimentação da BR-319 ao associá-la predominantemente a interesses econômicos externos à Amazônia. Para os autores, a obra estaria orientada sobretudo ao atendimento das demandas logísticas das indústrias do Polo Industrial de Manaus, funcionando como um corredor de escoamento da produção para os mercados do Centro-Sul do país. Nesse enquadramento, a rodovia é apresentada menos como infraestrutura voltada à integração regional e mais como um vetor de expansão de frentes econômicas, capaz de deslocar o chamado “Arco do Desmatamento” para novas áreas ao norte (Fearnside; Graça, 2009).

Essa interpretação se apoia na ideia de que a função central da BR-319 seria o transporte de cargas industriais, finalidade que, segundo os autores, poderia ser atendida de forma mais eficiente pelo modal hidroviário, por meio do envio de contêineres ao porto de Santos. Ao defenderem essa alternativa, Fearnside e Graça (2009) reforçam uma narrativa que relativiza a necessidade da rodovia enquanto política pública estratégica para a região, deslocando o debate do campo da integração territorial para o da racionalidade econômica e ambiental.

Em convergência com a posição defendida pela ONG Observatório BR-319 (2023), os trabalhos de Fearnside e Graça (2009) enquadram a rodovia predominantemente a partir de uma racionalidade econômica, ainda que os interesses mobilizados variem ao longo de suas análises. Em diferentes textos, a BR-319 é apresentada ora como infraestrutura voltada ao escoamento de commodities agrícolas, como a soja, ora como suporte logístico para o Polo Industrial de Manaus, ou ainda como facilitadora de deslocamentos de baixo custo, inclusive para fins turísticos. Essa

variação de ênfases revela uma estratégia discursiva que tende a reduzir a complexidade da rodovia a funções essencialmente econômicas, marginalizando outras dimensões associadas à integração territorial, à mobilidade regional e às demandas sociais da população amazônica.

Além disso, ao mobilizar comparações entre estados da região Norte e referências a disputas históricas e federativas, esses discursos incorporam elementos de diferenciação regional que situam a BR-319 em um campo de tensões interestaduais. “O Amazonas é um rival tradicional do Pará, e ainda celebra como feriado estadual o dia 5 de setembro, o aniversário da sua independência da autoridade de Belém, em 1850” (Fearnside; Graça, 2009, p. 21).

Esse enquadramento contribui para deslocar o debate da rodovia para um plano simbólico e político mais amplo, no qual a infraestrutura passa a ser interpretada não apenas como obra de transporte, mas como objeto de disputas narrativas sobre prioridades nacionais, distribuição de investimentos públicos e modelos de desenvolvimento para a Amazônia.

Fearnside (2024, *on-line*), no site da Academia Brasileira de Ciências, informa sobre a pavimentação da rodovia federal BR-319 que “O projeto é apoiado por todos os políticos de Manaus/AM, inclusive os que apoiam Lula, desde que, é claro, o projeto seja custeado pelo governo federal com recursos dos contribuintes de todo o Brasil”.

O mesmo autor assevera que “é importante entender que exigências de estudos de impactos ambientais não asseguram que projetos prejudiciais não sejam construídos” (Fearnside, 2001, p. 107). Também sustenta que

Com efeito, os consultores que escrevem os relatórios e os testemunhos nas audiências públicas podem dizer qualquer coisa, até mesmo mostrar impactos graves, e o processo de aprovação do projeto simplesmente prossegue, baseado no fato de que os relatórios foram devidamente submetidos e a população foi consultada (Fearnside, 2001, p. 111).

Entretanto, em um artigo publicado internacionalmente e republicado, traduzido em 2022, Fearnside (2022) argumenta que a comunidade científica contribuiu substancialmente para o sistema de licenciamento ambiental brasileiro, que apesar de suas limitações, é vital para restringir impactos ambientais.

A comunidade científica contribuiu substancialmente para o sistema de licenciamento ambiental do Brasil e agora deve redobrar seus esforços para comunicar as informações que confirmem a sua importância. Apesar de suas limitações (e.g., Fearnside, 2014a), o sistema de licenciamento ambiental do Brasil, que começou a exigir o EIA em 1986, é vital para restringir os projetos

de infraestrutura com impactos excepcionalmente altos. A comunidade científica tem documentado os serviços fornecidos pelos ecossistemas da Amazônia ao Brasil e ao mundo, aumentando a compreensão de como esses serviços são perdidos quando os ecossistemas são destruídos. Projetos de infraestrutura grandes, tais como estradas e barragens, são propulsores-chaves dessas perdas (Fearnside, 2022, p. 346).

Assim, conclui-se que o autor acima é sabedor que um EIA descreve os impactos e formas de minimizá-los, mas ao escrever que os consultores dos relatórios podem dizer qualquer coisa que o processo continua, tenta desqualificar o processo de licenciamento florestal brasileiro. O interessante é que é 2022 o mesmo autor esclarece que a comunidade científica contribuiu substancialmente para o sistema de licenciamento ambiental do Brasil.

Nos autores até aqui citados, observa-se que as necessidades sociais e econômicas do povo amazônida não são levadas em consideração, sendo ausentes em suas análises. E quando presentes, ainda as minimizam ao informar que: “A noção que projetos de rodovias e hidrovias melhorará a situação dos amazônidas pobres é pouco realista” (Fearnside, 2001, p. 118).

Entretanto, a percepção das necessidades do povo amazônida vai aos poucos se alterando, pois conforme citado pelos pesquisadores da Fundação Getúlio Vargas (FGV) abaixo, há entendimentos da importância de se combater as desigualdades e a discriminação.

Dessa forma, não deixar ninguém para trás significa não somente alcançar os mais pobres, mas, sobretudo, buscar combater as causas profundas e sistêmicas das desigualdades dentro e entre os países. Significa reconhecer que indivíduos e grupos correm o risco de serem deixados para trás não apenas em razão de situações de vulnerabilidade, mas também porque seus direitos e necessidades específicos podem não ser reconhecidos ou priorizados em seus contextos nacionais (United Nations, 2019) (Scabin *et al.*, 2021, p. 19).

Scabin *et al.* (2021), pesquisadores da FGV, publicaram o relatório “Rodovias e Impactos socioambientais: o caso da BR-319” e argumentam que em 2015 os Estados-membros da Organização das Nações Unidas (ONU) aprovaram a Agenda 2030 e os objetivos do Desenvolvimento Sustentável que consolidam o compromisso de promoção de uma infraestrutura sustentável, na qual os projetos de infraestrutura devem adotar uma abordagem preventiva de impactos adversos aos direitos humanos, desde o seu planejamento até sua operação. Ainda indicam que em 2016, o Conselho de Chefes Executivos da ONU elaborou uma estrutura de ação comum no combate às desigualdades e discriminação com uma abordagem estratégica e global.

Outra ONG que reconhece a necessidade de soluções para o desenvolvimento econômico, social e ambiental da Amazônia Legal é o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon)³, porém com soluções que não passam por melhorias na infraestrutura rodoviária amazônica conforme pode ser observado nos autores abaixo.

O Imazon (2023), em parceria com Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), *Climate Policy Initiative* (CPI), Centro de Empreendedorismo da Amazônia e O Mundo que Queremos, elaborou um *e-book* intitulado “Amazônia 2030: bases para o desenvolvimento sustentável”, que é amplamente divulgado na internet, inclusive foi divulgado em um dos portais analisados nesta dissertação.

O *e-book*, que tem como objetivo propor soluções para o desenvolvimento econômico, social e ambiental da Amazônia Legal, explica que o projeto apresenta uma estratégia completa e coerente de desenvolvimento regional, em uma região que “está sofrendo com recordes de desmatamento, violência e agravamento das condições sociais” (Imazon, 2023, p. 10).

O referido estudo confirma que investimentos em rodovias são importantes e fundamentais para reduzir o isolamento geográfico e gerar emprego e renda, mas de forma contraditória afirma que na Amazônia o custo social, ambiental e econômico é inviável. E propõe como solução para o isolamento geográfico amazônico a utilização de banda larga para melhorar a acessibilidade na Amazônia, conforme pode ser observado no excerto abaixo.

Diante desse cenário, reduzir esse distanciamento e melhorar as conexões econômicas entre a região e o restante do mundo é fundamental para geração de empregos e renda locais. Tradicionalmente, investimentos em logística e, em especial, em rodovias são apostas para melhorar a acessibilidade de regiões isoladas. Porém, o custo ambiental, social e até econômico dessa tática é inviável. Uma alternativa é investir na infraestrutura de *internet* banda larga para melhorar a acessibilidade na Amazônia (Imazon, 2023, p. 23).

³ O Imazon (2025) é uma ONG que se classifica como uma instituição científica brasileira e amazônica, sem fins lucrativos, que realiza pesquisas e projetos para promover o desenvolvimento socioambiental e a justiça climática da região. Afirma que seu objetivo é produzir e aplicar soluções baseadas na conservação da floresta para melhorar a qualidade de vida não apenas da população amazônica, mas também brasileira e mundial.

A expansão do acesso à telefonia e *internet* de alta velocidade é estratégica para a região por duas razões:

Primeiro, as telecomunicações permitem ampliar a comunicação sem trazer os riscos socioambientais associados aos investimentos em logística tradicional (abertura de estradas). Segundo a infraestrutura de banda larga tem o potencial de aumentar as oportunidades de renda e emprego para os trabalhadores e empreendedores locais, como já foi demonstrado em outras regiões (Imazon, 2023, p. 23).

O Imazon (2023, p. 31) também sustenta que:

A zona Amazônia florestal [onde está localizada a BR-319] precisa melhorar a sua infraestrutura sem promover a abertura de novas estradas (modelo tradicional), pois este tipo de empreendimento catalisa a ocupação desordenada, conflitos sociais e desmatamento. Neste caso, as soluções para os desafios de acesso e logística precisam estar apoiadas na ampla rede de rios navegáveis da região com melhorias no transporte fluvial. Também é necessário investir na eletrificação dessa zona via energia renovável.

Entretanto, fala na abertura de novas estradas, e não cita a repavimentação de rodovias já existentes, que também é motivo de embates.

Contudo, em 2022, pesquisadores do CPI⁴, instituição parceira no estudo do Imazon (2023) citado anteriormente, mostram a necessidade de se acabar com a relação desmatamento e infraestrutura terrestre.

Chiavare *et al.* (2022, p. 2), pesquisadores da CPI, reconhecem que a infraestrutura de transporte terrestre é um dos indutores do desmatamento na Amazônia, e que

Reverter esse nexos entre desmatamento e infraestrutura terrestre é de extrema importância, tanto porque a região é muito mais isolada que o resto do país quanto devido ao crescimento expressivo da taxa de desmatamento observado nos últimos anos na região.

Em suma, reconhecer o nexos entre rodovias e desmatamento exige que projetos como a BR-319 avancem sob regras claras de salvaguarda, com avaliação de impacto ambiental, regularização fundiária e fiscalização efetiva, deslocando o foco do “se” para o “como” construir sem ampliar a perda florestal. Estudos sobre a importância das rodovias na Amazônia, incluindo a BR-319, podem ser citados.

Sansolo (2020) analisou as Reservas de Desenvolvimento Sustentável (RDS) do Igapó-Açu e do Matupiri que estão ao longo da BR-319.

⁴ O CPI é uma organização com experiência internacional na análise de políticas públicas e finanças. Afirma que tem a missão é contribuir para que governos, empresas e instituições financeiras possam impulsionar o desenvolvimento econômico enquanto enfrentam mudanças climáticas, voltada para economia global sustentável, resiliente e inclusiva.

As RDS do Igapó-Açu e RDS do Matupiri já são utilizadas para o turismo, com algum controle e participação das comunidades locais no processo. A restauração da estrada pode vir a incrementar o uso de rios e da floresta, com a finalidade de lazer e recreação e, portanto, um potencial para o desenvolvimento econômico, tendo entre outras atividades o turismo como fator de dinamização (Sansolo, 2020, p. 221).

Já Silva (2011) sustenta que os municípios do AM que apresentaram situação de isolamento geográfico são os que possuem os piores índices econômicos e sociais em virtude de dificuldades destes municípios escoarem sua produção. Ainda explica a respeito das dificuldades de melhorar a acessibilidade destes municípios em situação de isolamento geográfico através da construção de estradas já que

[...] envolvem questões ambientais que estão sob a égide de forte legislação. A construção de rodovias ou a pavimentação daquelas existentes esbarram, em parte, nessas limitações. Na Região Norte, as condições ambientais se sobrepõem a todos os fatores que supostamente deveriam causar desenvolvimento, inclusive as estradas (Silva, 2011, p. 140).

Rosário (2023) analisou os custos de reconstrução e manutenção do Trecho do Meio da BR-319, além dos valores provenientes dos danos ambientais, considerando um tempo de vida útil de 30 anos para o projeto. Posteriormente estabeleceu-se os benefícios, divididos em tráfego de carga e pessoas, considerando a economia de tempo no transporte de passageiros e a redução de custos quanto ao transporte de produtos do Polo Industrial de Manaus. Também comparou os custos e os benefícios, já monetizados, e analisou os resultados com o auxílio dos indicadores de viabilidade, apontando para um cenário favorável à realização da recuperação do Trecho do Meio da BR-319.

Oliveira Neto e Nogueira (2017) constatarem que atualmente são os entraves criados por instituições do próprio Estado e/ou por aquelas não governamentais, que inviabilizam a integração territoriais na Amazônia, e não mais a falta de recurso. “É lamentável que inúmeros cientistas se pautem em exemplos do passado para condenar a abertura ou recuperação de estradas na Amazônia” (Oliveira Neto; Nogueira, 2017, p. 96).

Tentamos deixar evidente que aqueles que se posicionam contrários à reabertura da rodovia [BR 319], estruturam seus palpites e reflexões em pressupostos vencidos e apoiados em números dos desmatamentos em outras rodovias federais que entrecortam a Amazônia brasileira. Eles sempre apontam o desmatamento ao longo da BR-230 e BR-163, porém esquecem que nessas rodovias houve, de forma maciça, investimento do Estado e incentivo à colonização, mineração e demais práticas espaciais, algo que, por sinal, não ocorreu nas margens da totalidade da BR-319 (Oliveira Neto; Nogueira, 2017, p. 96).

Miguez (2015, p. 245) analisou o levantamento fundiário das Unidades de Conservação que estão localizadas na área de limitação administrativa provisória da BR-319, e afirmou que as questões ambientais na Amazônia “foram produzidas em meio a uma série de controvérsias, e a maior de todas as controvérsias foi, sem dúvida, a incorporação de um modelo ambientalista de desenvolvimento sem que se tivesse atingido o mínimo do desenvolvimento humano”.

E mostra as contradições de políticas ambientais e demandas sociais e culturais.

O grande problema desta associação é a conciliação com os cenários de desigualdade social e pobreza que estão presentes recorrentemente nestas áreas de proteção ambiental. Paradoxalmente, a ideia de sustentabilidade não se sustenta em seu aspecto fundante, que é o aspecto social. E se as questões sociais não são minimamente resolvidas não bastam justificativas essencialistas ou mobilizações por direitos tradicionais (Miguez, 2015, p. 246).

Outros estudos mostram a necessidade de melhorar na Amazônia o quadro social e econômico de sua população, e que o problema vai muito além do meio ambiente: é necessário olhar para as pessoas que habitam a região.

Apenas a partir de um diagnóstico realista é possível avaliar quais são as políticas públicas que podem melhor mitigar os problemas da região – que, certamente, vão além do meio ambiente, incluindo também um quadro social, econômico e político particularmente difícil, mesmo no contexto de um país em desenvolvimento como o Brasil [...]. Apesar de contar com 12,3% dos brasileiros, a Amazônia é responsável por apenas cerca de 5,5% do PIB nacional, o que, de cara, indica uma região mais atrasada em termos socioeconômicos do que a média brasileira (Schymura, 2021, p. 6).

Schymura (2021, p. 1) observa que “A Amazônia é talvez o pedaço do Brasil mais importante para a opinião pública mundial. É atualmente tema de primeira ordem nas relações internacionais e no jogo geopolítico entre as nações.”, e enfatiza que a “Piora do desmatamento cria enorme pressão internacional sobre o país, com cobrança de políticas que abracem o que há de mais avançado no ideário ambientalista” (Schymura, 2021, p. 7).

Holland *et al.*, pesquisadores da FGV e da Escola de Economia de São Paulo (EESP) (2021, p. 4-5), reconhecem que:

[...] é possível conciliar crescimento econômico, sustentabilidade, diversificação produtiva, promoção da bioeconomia com a floresta em pé e com redução das marcantes desigualdades de renda e de oportunidades pelo interior da Amazônia. Buscar a superação das desigualdades, sociais, de renda, de gênero, racial e regional, deve ser uma poderosa alavanca de crescimento sustentável, para as próximas décadas.

No mesmo documento, Holland *et al.* (FGV; EESP, 2021, p. 28) comentam que o desmatamento:

[...] é passível de ser revertido com medidas simples de controle e fiscalização, em especial de órgãos federais como o Ibama, o ICMBio e a Política Federal. A cultura social de gerar riqueza sem desmatar, contudo, irá requerer mudanças mais profundas no modelo dos negócios no país.

E por fim, pesquisadores que mostram a necessidade de se chegar ao equilíbrio na relação transporte e meio ambiente já que é importante para o domínio territorial e segurança de um país.

Moraes e Santos (2004, p. 45) analisam a relação entre os transportes e o meio ambiente.

A relação entre transportes e meio ambiente é múltipla e envolve múltiplos fatores. O alcance do equilíbrio dessa relação se inicia pelo compromisso que todas as partes devem ter com respeito às necessidades de preservação do meio ambiente, assim como pelo reconhecimento de que as demandas de transporte merecem uma resposta deste setor (Moraes; Santos, 2004, p. 45).

Maull (1960) e Miyamoto (1995) afirmam que apesar dos entraves jurídicos, institucionais e de grupos de interesses distintos, deve-se apontar que, para um Estado, a circulação é de extrema relevância. Há a necessidade, então, de considerar melhor, partindo-se do ponto de vista geopolítico, que as redes físicas construídas propiciam a integração das diversas porções territoriais e seu povoamento, permitindo o domínio territorial do País, quando ele detém uma malha de circulação eficiente.

Ao finalizar a revisão de literatura acima, que resume as formas como o meio ambiente e os povos amazônicos são percebidos, espera-se que esta pesquisa contribua para o preenchimento de uma lacuna que existe nesta literatura, pois mostrará a repercussão midiática de importantes portais locais e nacionais quanto a importância (ou não) da BR-319 para o povo amazônida, com uma análise baseada nas teorizações foucaultianas e conceitos do jornalismo ambiental.

Finaliza-se aqui a Revisão de Literatura, e segue-se ao detalhamento dos Referenciais Teóricos que sustentam a análise desta pesquisa.

2.2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS

Esta seção é composta por conceitos/ferramentas utilizadas na AD foucaultiano, e por conceitos do jornalismo ambiental na internet. Das teorizações foucaultianas

serão utilizados os conceitos de discurso, regimes de verdade, relações de poder, resistência, relação poder-saber e estratégia. Do Jornalismo Ambiental digital serão utilizados entendimentos sobre a importância e limitações do conceito de Jornalismo Ambiental, assim como os conceitos de conflitos ambientais, injustiças ambientais e desenvolvimento sustentável.

2.2.1 Uma revisão das teorizações Foucaultianas

Nesta seção são explicados alguns conceitos usados nas teorizações foucaultianas que são relevantes a esta pesquisa. Ewald (1993) afirma que a obra de Michel Foucault funciona como uma caixa de ferramentas na qual tomamos as que nos convêm. Mas conforme destacado por Saraiva (2015), é importante escolher os conceitos adequados e preservar os fundamentos do autor.

Apenas assinalo duas precauções necessárias: 1) compreender que Foucault não serve para qualquer coisa, ou seja, retornando a metáfora da caixa de ferramenta, devemos escolher os conceitos adequados para enfrentar nossos problemas de pesquisa, assim como escolhemos a ferramenta correta para a tarefa que deseja concluir. Não se usa uma chave de fenda para fixar um prego; 2) o fato de podermos utilizar a obra de Foucault parcialmente não quer dizer que ela seja produtiva sem que se tome o cuidado de se preservar seus fundamentos (Saraiva, 2015, p. 243).

Muitos pesquisadores do filósofo utilizam o termo ferramentas como sinônimo da palavra conceito, e por isto ao longo desta pesquisa escreve-se conceitos/ferramentas das teorizações foucaultianas. Saraiva (2015, p. 244) afirma que:

[...] entre tantas ferramentas disponíveis na caixa foucaultiana, parece-me que o discurso seja das mais destacadas, pois creio que funcione como pano de fundo para o desenvolvimento de suas outras teorizações, assumindo assim um papel de fundamental importância para todos os pesquisadores que desejem trabalhar com os conceitos deste autor.

Após esta contextualização teórica, inicia-se o detalhamento do conceito de discurso de acordo com as teorizações foucaultianas.

2.2.1.1 A materialidade do discurso e seus efeitos de poder

Uma AD 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” (Saraiva; Zago, 2021, p. 127). Os mesmos autores ainda argumentam 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”.

Michel Foucault (1993) declara 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.

Veiga-Neto (2004) sugere que os discursos definem regimes de verdade que delimitam o que é considerado verdadeiro ou falso em um dado contexto.

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

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 o 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.

O discurso funciona como um mecanismo que sustenta relações de poder, que se estabelece por meio de lutas por significação, instituindo verdades. Assim, Foucault (2000, p. 147-148) coloca que o discurso é:

um bem – finito, limitado, desejável, útil – que tem suas regras de utilização; um bem que coloca, por conseguinte, desde sua existência (e não simplesmente em suas “aplicações práticas”), a questão do poder; um bem que é, por natureza, o objeto de uma luta, e de uma luta política.

Os discursos não estão limitados a uma instituição ou a um determinado grupo. Segundo Traversini e Ferreira (2013, p. 210):

Os discursos disseminam-se pelo tecido social, infiltram-se nas fábricas, nas escolas, nos lares, nos programas televisivos, nas conversas cotidianas, nas universidades, nas academias de ginástica, nos hospícios, nas prisões, nos jogos de videogame, nas marcas e nas campanhas publicitárias, mas páginas dos jornais, sem limitar-se a nenhuma dessas maquinarias.

Discurso é efeito de sentidos entre locutores, segundo Orlandi (2003). Isso evidencia que para a AD 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”.

Observa-se que os conceitos de discurso e verdade estão intrinsecamente articulados nas teorizações foucaultianas. Assim, aborda-se abaixo o conceito de Regimes de Verdade.

2.2.1.2 *Regimes de verdade*

A verdade é deste mundo; ela é produzida nele graças a múltiplas coerções e nele produz efeitos regulamentados de poder. Cada sociedade tem seu regime de verdade, sua “política geral” de verdade: isto é, os tipos de discurso que ela acolhe e faz funcionar como verdadeiros; os mecanismos e as instâncias que permitem distinguir os enunciados verdadeiros dos falsos, a maneira como se sanciona uns aos outros; as técnicas e os procedimentos que são valorizados para a obtenção da verdade; o estatuto daqueles que tem o encargo de dizer o que funciona como verdadeiro (Foucault, 1995a, p. 12).

Para Foucault (1995a, p. 13), verdade é “o conjunto de regras segundo as quais se distingue o verdadeiro do falso e se atribui ao verdadeiro efeito específico de poder”, não sendo então a verdade algo a ser descoberto. E destaca o papel político e econômico que a verdade desempenha, e enfatiza que os problemas políticos dos intelectuais são pensados com base na “verdade/poder”.

Não se trata de libertar a verdade de todo sistema de poder - o que seria quimérico na medida em que a própria verdade é poder - mas de desvincular o poder da verdade das formas de hegemonia (social, econômica e social) no interior das quais ela funciona no momento (Foucault, 1995a, p. 14).

Saraiva (2015, p. 245) explica que na perspectiva foucaultiana “a verdade perde seu caráter universal, transcendente e unitário para tornar-se contingente, imanente e múltipla”. A autora explica que não existe uma verdade a ser “descoberta”, o que muda o procedimento investigativo das pesquisas. O objetivo de uma pesquisa se afasta da busca pela verdade para a busca das condições de verificação, ou seja, como a “verdade” se constituiu. E isto transforma a própria pergunta da pesquisa.

Exemplificando o que foi dito acima: em vez de estudar a BR-319 e concluir se ela é viável ou não, usando para isto regimes de verdade, busca-se na análise foucaultiana entender, entre outras: Que representações estão envolvidas? Quais estratégias de condução de condutas estão relacionadas aos estudos publicados a respeito do referido objeto? Quais os regimes de verdade envolvem a BR-319 e quais as condições de possibilidades para a existência dos mesmos?

Para Foucault (2003), existem duas histórias da verdade: a primeira é a história interna, mostrando uma verdade que se corrige e que está inserida num processo progressivo de aperfeiçoamento, conforme aparece na história da ciência. A segunda é uma história que toma a verdade em sua exterioridade, procurando compreender sua formação, quais regras que a definem num determinado momento e como as práticas sociais tornam possível a invenção de determinados regimes de verdade, ou seja, quais as condições que tornam possível um discurso ser produzido e considerado verdadeiro num determinado contexto social (Saraiva, 2015, p. 244).

Saraiva (2015, p. 255-256) comenta que usar Foucault como ferramenta teórico-metodológica é

[...] buscar compreender a complexa trama de *aprioris* históricos que tornou possível a produção de determinadas verdades, tomando como pressuposto que a emergência de algo está intrinsecamente ligada com as relações de poder, sendo então necessário assumir também a peculiar noção de poder desse autor. Para Foucault, o poder não é algo que se possui, mas que se exerce e permeia todas as relações humanas.

Com base nas teorizações foucaultianas, é no discurso que se criam os regimes de verdade. Estes discursos são observados em sua superfície, sem uma análise lógica que busque se os conteúdos são ou não verdadeiros. Analisar com base nas teorizações foucaultianas é restringir-se ao que está escrito, sem procurar lacunas. Olha-se o documento como monumento, que são analisados em sua exterioridade e não se busca ver através deles (Saraiva, 2015).

“A “verdade” está circularmente ligada a sistemas de poder, que a produzem e a apoiam, e a efeitos de poder que ela induz e que as reproduzem. “Regime” de verdade” (Foucault, 1995a, p. 14).

Predominantemente quando se analisa a BR-319, busca-se “uma verdade” que procura validá-la ou não. As análises realizadas a respeito da BR-319 são usadas por diferentes atores sociais para caracterizá-las com verdades que muitas vezes são naturalizadas ao longo dos anos. Observa-se que esta forma de análise que normalmente acontece com a BR-319 está na contramão das análises foucaultianas.

Saraiva (2015, p. 247) comenta que “existe uma relação inextrincável entre verdade e poder. A verdade é uma produção predominantemente dos grupos mais empoderados. Sua produção se dá em um campo de lutas”. E explica que a verdade é arbitrária e pode ser violenta aos grupos que não têm o poder de produzi-las, além de afirmar que as diversas reivindicações pela produção de verdades produzem inúmeras linhas de forças que atravessam o tecido social.

Assim, outros conceitos importantes para esta pesquisa são os de Relações de Poder e Resistência.

2.2.1.3 *Relações de poder e resistência*

Rigorosamente falando, o poder não existe; existem sim práticas ou relações de poder. O que significa dizer que o poder é algo que se exerce, que se efetua, que funciona. E que funciona como uma maquinaria, como uma máquina social que não está situada em um local privilegiado ou exclusivo, mas se dissemina por toda a estrutura social. Não é um objeto, uma coisa, mas uma relação. E esse caráter relacional do poder implica que as próprias lutas contra seu exercício não possam ser feitas de fora, de outro lugar, do exterior, pois nada está isento de poder. Qualquer luta é sempre resistência dentro da própria rede de poder (Machado, 1995, p. XIV).

O Estado não é órgão central e único de poder, não é onde está a origem de todo tipo de poder. Assim, o exercício do poder nem sempre parte do centro para a periferia, ou seja, do Estado para os níveis mais vulneráveis da sociedade. Quando isso ocorre, acontece uma análise descendente do poder (Machado, 1995).

Foucault (1995b, p. 242) afirma que o exercício do poder é “um modo de ação de alguns sobre os outros [...] que não age direta e imediatamente sobre os outros, mas age sobre a própria ação”. Ainda sobre o exercício do poder, Foucault (1995b, p. 243) conceitua que:

Ele é um conjunto de ações sobre ações possíveis; ele opera sobre o campo de possibilidade onde se inscreve o comportamento dos sujeitos ativos; ele incita, induz, desvia, facilita ou torna mais difícil, amplia ou limita, torna mais ou menos provável; no limite, ele coage ou impede absolutamente, mas é sempre uma maneira de agir sobre um ou vários sujeitos ativos, e o quanto eles agem ou são suscetíveis de agir. Uma ação sobre ações.

Assim, Foucault (1995b, p. 243-244) diz que o exercício de poder conduz a conduta de uns sujeitos sobre os outros, e a “maneira de se comportar num campo mais ou menos aberto de possibilidades”. Foucault (1995b) realiza a análise ascendente do exercício do poder, estudando “o poder não como uma dominação global e centralizada que se pluraliza, se difunde e repercute nos outros setores da vida social, mas como tendo uma existência própria e formas específicas ao nível mais elementar” (Machado, 1995, p. XIV). Pela análise ascendente do exercício do poder, entende-se que os poderes não estão localizados em um local específico da sociedade, e sim em uma rede de mecanismos que não existem limites e dos quais ninguém escapa. Isto faz com que as lutas contra o exercício do poder sejam resistências dentro da própria rede de poder, e nunca fora desta rede. Logo, não existe um único lugar de resistência, mas pontos móveis e transitórios. Foucault (1995b, p. 234) alerta que “para compreender o que são as relações de poder, talvez devêssemos investigar as formas de resistência e as tentativas de dissociar estas relações”.

Quero dizer que as relações de poder suscitam necessariamente, apelam a cada instante, abrem a possibilidade a uma resistência, e é porque há possibilidade de resistência e resistência real que o poder daquele que domina tenta se manter com tanto mais força, tanto mais astúcia quanto maior for a resistência (Foucault, 2006, p. 232).

As relações de poder, em um determinado lugar e momento, são mais fortemente exercidas de um lado do que de outro, sendo assim assimétricas. Para Foucault (1995b) o poder não é somente negativo, mas também é produtivo, positivo e transformador pois molda comportamentos. Exemplificando, o poder é produtivo quando governa a vida dos homens, aumentando sua forma econômica e diminuindo sua força política.

[...] é exatamente tornando-os indissociáveis que Foucault pode identificar no poder um papel não somente repressivo, mas também produtivo (de consequências, de verdade, de subjetividades, de lutas), e que ele pode, inversamente, enraizar os fenômenos de resistência no próprio interior do poder, que eles procuram contestar, e não um improvável “exterior” (Revel, 2011, p. 121).

Outra informação importante é que as relações de poder só se exercem sobre sujeitos livres. Se os sujeitos não forem livres, deixa de ser relação de poder e passa a ser violência.

Foucault (1995b, p. 243) também afirma que “o poder não é da ordem do consentimento [...]; a relação de poder pode ser efeito de um consentimento anterior ou permanente; ela não é, em sua própria natureza, a manifestação de um consenso”.

Assim, as práticas vão variar entre violência e poder. Tudo é relacional. Veiga-Neto (2004) comenta que Foucault mostra a diferença de natureza entre poder e violência. A violência age sobre uma coisa ou corpo, submetendo-o e destruindo-o. Já o poder, sendo uma ação sobre ações, faz com que quem é submetido, o receba como natural. “O exercício do poder consiste em ‘conduzir condutas’ e em ordenar a probabilidade” (Foucault, 1995a, p. 244). O sujeito é formado por meio das experiências que ele passa, não é algo dado e possui uma historicidade sendo constituído a partir das relações de poder.

As relações de poder ao longo dos tempos são exercidas de formas cada vez mais tênue, cada vez menos visíveis o que as torna mais eficazes, pois não se consegue perceber para poder resistir, se assim desejar. As relações de poder são possibilidades de ação sobre a ação dos outros, que implicam uma estratégia de luta, e que se faz impossível sem pontos de insubmissão. E quando estes pontos de insubmissão se tornam “fortes”, proporcionam o surgimento de novas condições de possibilidades que ensejam o surgimento de outras formas de exercício do poder. Isso não quer dizer que as antigas formas de poder desaparecerão quando as novas relações de poder surgirem. As antigas serão “reacomodadas”. Assim, toda estratégia de afrontamento tem por objetivo se transformar em relação de poder, e a relação de poder tende a ser “vitoriosa” quando se desenvolve para evitar as resistências formais. “No interior das relações de poder, todos participam, todos são ativos” (Veiga-Neto, 2004, p. 143).

Foucault (1995b) também reflete sobre o vínculo que existe entre as relações de comunicação, as relações que envolvem as capacidades técnicas e as relações de poder.

E ele faz a reflexão de que apesar de estarem profundamente imbricadas e apoiando-se com reciprocidade, estas três relações não devem ser confundidas, visto que não são uniformes e nem constantes em uma determinada sociedade.

Para ele “É necessário distinguir também as relações de poder das relações de comunicação que transmitem uma informação através de uma língua, de um sistema de signos ou de qualquer outro meio simbólico” (Foucault, 1995b, p. 240-241). Segundo o autor, sem dúvida, comunicar é sempre uma certa forma de agir sobre o outro ou os outros. Na avaliação de Foucault (1995b), porém, a produção e a circulação de elementos significantes podem perfeitamente ter por objetivo ou por consequências efeitos de poder, que não são simplesmente um aspecto destas. Passando ou não por sistemas de comunicação, as relações de poder têm sua especificidade.

As relações de poder, de comunicação e as capacidades objetivas não devem ser vistas como instâncias isoladas. Isso não implica, contudo, que pertençam a esferas totalmente distintas — como se, de um lado, existisse o campo das coisas, da técnica e do trabalho voltado à transformação do real; de outro, o domínio dos signos, da comunicação e da construção de significados; e, por fim, um terceiro âmbito ligado à dominação, às desigualdades e à ação dos homens sobre os próprios homens.

Como base neste conceito, deve ser entendido que os materiais analisados nesta dissertação disseminam informações que produzem sentidos que permitem o exercício das relações de poder na ação de uns sujeitos sobre a ação dos outros, sendo que estes “outros” (aqueles sobre o qual as relações de poder se exercem) tem como possibilidade um campo de respostas e reações possíveis (resistência). Como as relações de poder e o saber estão relacionados, o próximo conceito utilizado nesta dissertação é o conceito da Relação Poder-Saber.

2.2.1.4 Relação poder-saber e estratégia

Veiga-Neto (2004, p. 141) enfatiza que: “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”. O mesmo autor também explica 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. E que Foucault (1995b) 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).

Nesta mesma linha de pensamento que mostra a relação entre saber e poder, Machado (1995, p. XXI, grifo nosso) 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. [] Mas porque todo saber tem sua gênese em relações de poder.

Veiga-Neto (2004) alega que Foucault não entende o saber como um caminho para uma verdade única ou uma revelação. O saber é visto como uma construção histórica que produz ele mesmo seus regimes de verdade através de práticas discursivas e não discursivas. E continua informando que as relações de força constituem o poder, e as relações de forma constituem o saber. Enquanto o saber é ensinável, se organiza e se ampara em elementos formais, conteúdos e matérias, o poder não se sustenta numa instituição e é singular, pontual e evanescente. “É justamente no discurso que vêm a se articular poder e saber” (Foucault, 1993, p. 94).

Machado (1995, p. XXI) comenta que “Todo ponto de exercício do poder é, ao mesmo tempo, um lugar de formação de saber” que onde ocorre o exercício de poder, é também um lugar de formação de saber.

No que se refere ao conceito de estratégia, Castro (2016, p. 152) afirma que as estratégias são “os mecanismos utilizados nas relações de poder”, e que “toda relação de poder, para Foucault, implica essencialmente a liberdade e, conseqüentemente, estratégias de luta. As estratégias de poder e as estratégias de luta limitam-se mutuamente” (Castro, 2016, p. 152).

Foucault distingue três sentidos do termo “estratégia”: 1) Designa a escolha dos meios empregados para obter um fim, a racionalidade utilizada para alcançar os objetivos. 2) Designa o modo em que, em um jogo, um jogador se move de acordo com o que pensa acerca de como atuarão os demais e do que pensa acerca do que os outros jogadores pensam acerca de como ele haverá de se mover. 3) Designa o conjunto de procedimentos para privar o inimigo de seus meios de combate, obrigá-lo a renunciar à luta e, assim, obter a vitória (Castro, 2016, p. 151-152).

A relação poder-saber está muito presente no material que compõe o *corpus* desta pesquisa, e a estratégia utilizada pelos diversos atores analisados nesta dissertação são distintas e serão analisadas no capítulo de análise.

Encerra-se aqui os conceitos foucaultianos que serão utilizados nesta pesquisa, e inicia-se os conceitos da área de jornalismo ambiental.

2.2.2 Jornalismo ambiental na internet

No Brasil, o Jornalismo Ambiental desenvolve-se a partir da década de 1980, consolidando-se no início dos anos 1990, a partir dos movimentos ecologistas, compartilhando de uma posição ativista e comprometida com o cuidado ambiental. A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Eco-92) e o Encontro Internacional de Imprensa, Meio Ambiente e Desenvolvimento (Green Press) foram importantes para a definição dos princípios éticos para a cobertura de temas ambientais (Belmonte, 2017). Esses eventos marcaram a consolidação de um jornalismo voltado para a responsabilidade socioambiental, indicando que a cobertura ambiental se estrutura tanto como prática informativa quanto como instrumento de conscientização pública.

São diversos os entendimentos sobre o que é o Jornalismo Ambiental, sua contribuição e limitações. Para Sorhuet Gelós (2008) o jornalismo ambiental trata da mais ampla e completa das especializações jornalísticas, já que destina igual ênfase às questões éticas, ambientais, econômicas, culturais, políticas, sociais e científicas. Essa perspectiva amplia o escopo do jornalismo ambiental e reforça sua natureza interdisciplinar, mostrando que a prática ultrapassa os limites tradicionais da especialização temática.

Collato e Ijuim (2022, p. 210-211), afirmam que o Brasil, apesar de ser o país com a maior biodiversidade do mundo,

ainda possui uma imprensa comercial que vê as pautas ambientais como secundárias, tangenciais ou apenas merecedoras de destaque quando repercutidas internacionalmente – geralmente em razão de alguma catástrofe ou ineficiência da gestão privada ou pública.

Essa observação evidencia um desafio persistente da imprensa brasileira: a dependência de agendas externas para legitimar a relevância de temas ambientais, o que limita a autonomia da cobertura local.

Campos (2006) entende que a promoção de notícias ambientais por meio de contextos fragmentados e eventos específicos não permitem que a complexidade do tema seja compreendida pelo público, não contribuindo para uma percepção integral da problemática ambiental que seja capaz de resultar em uma mobilização social que reivindique mudanças. Assim, a fragmentação noticiosa atua como um obstáculo à

formação de uma consciência ambiental coletiva, reforçando a importância de narrativas integradoras no jornalismo.

Para Loose e Girardi (2021), para que o Jornalismo Ambiental exerça seu papel, é preciso descolonizar a prática, rompendo com a lógica hegemônica do pensamento científico binário e cartesiano, que fragmenta os conhecimentos. Girardi *et al.* (2012, p. 147), sustenta que “em Jornalismo Ambiental tudo é informação, incluindo o próprio ambiente, o espaço e as diferentes manifestações que abriga”.

Demanda uma práxis que vá além da cobertura de assuntos centrados em meio ambiente, incorporando aspectos como a visão sistêmica e a pluralidade de vozes com vistas à superação da cobertura factual ou programada (Girardi *et al.*, 2012, p. 137).

A proposta de descolonizar o jornalismo ambiental traduz-se em repensar o próprio modo de produção do conhecimento jornalístico, incorporando perspectivas diversas e vozes historicamente marginalizadas. Percebe-se, assim, que outra temática envolve o jornalismo ambiental : a decolonialidade.

Existe um estreitamento entre os entendimentos do jornalismo ambiental e o pensamento decolonial. Loose, Kolling e Capeletti (2023, p. 136) afirmam que o “jornalismo ambiental carrega em sua essência o pensamento decolonial”. Os mesmos autores defendem que a natureza é vista de forma colonial quando “ao tratar a natureza *apenas* como um recurso a ser explorado, reforça-se a lógica extrativista e o distanciamento de que a humanidade também é uma espécie pertencente ao meio ambiente” (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 132, grifo nosso).

A práxis convencional recorre aos ‘experts’ para legitimar a informação, reafirmando uma visão colonizadora na qual mesmo que a pauta pretenda falar sobre o Outro e sua realidade, o espaço de fala é dado a especialistas e fontes oficiais (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 135).

Citando Santos (2007), os mesmos autores ainda afirmam que ao promover a interdependência entre saberes científicos e não-científicos, “esta aproximação não implica descrédito do conhecimento científico, mas que ao dar à luz para conhecimentos outros, que não científicos, se promove a sua utilização contra hegemônica” (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 136).

Girardi *et al.* (2020) citaram uma síntese dos pressupostos epistemológicos da prática do Jornalismo Ambiental segundo o Grupo de Pesquisa em Jornalismo Ambiental do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (CNPq/UFRGS), pioneiro no Brasil sobre pesquisas acadêmicas que relacionam jornalismo e meio ambiente. São eles:

1. Ênfase na contextualização – a expectativa de superar a fragmentação e a descontinuidade; destaque para uma contextualização ampla, profunda e crítica (tecendo relações de causas e consequências) e a perspectiva sistêmica.
2. Pluralidade de vozes – as notícias deveriam representar a pluralidade de vozes que estão envolvidas com a questão, inclusive aqueles que não detêm legitimidade científica, empresarial ou política.
3. Assimilação do saber ambiental – a compreensão disto propõe novos valores e uma nova consciência para a prática jornalística a partir de um olhar ambiental.
4. Cobertura próxima à realidade do leitor – trazer as questões ambientais para perto do cotidiano dos leitores e interconexão entre as escalas.
5. Comprometimento com a qualificação da informação – envolve engajamento e militância como atitudes críticas em defesa da sustentabilidade da vida.
6. Responsabilidade com a mudança de pensamento – o JA assume seu papel de contribuir para mudar o pensamento.
7. Incorporação do princípio da precaução – amplia o tempo de ação do jornalismo, orientando-o para o futuro na tentativa de alertar e evitar consequências negativas (Girardi *et al.*, 2020, p. 284-285).

Sendo assim, esses princípios evidenciam o caráter normativo e transformador do jornalismo ambiental, que busca não apenas informar, mas também provocar mudanças culturais e políticas.

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). Essa relação entre noticiabilidade e complexidade ambiental revela o tensionamento entre as rotinas jornalísticas e a necessidade de aprofundamento das pautas ecológicas.

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.

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). Dessa forma, o jornalismo ambiental atua como mediador simbólico, selecionando quais riscos e crises ganham visibilidade e moldando percepções públicas sobre sustentabilidade.

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.

Holanda, Kääpä e Costa (2022, p. 13) afirmam que “a principal área de investigação da pesquisa ambiental [...] tem sido a cobertura jornalística de questões e controvérsias ambientais”. Nesse sentido, os autores destacam que

[...] melhorar a linguagem da comunicação ambiental também tem sido um desafio para a área, pois o vocabulário padrão é criticado por ser desapegado e indiferente (Druschke; McGreavy, 2016). As duas características possivelmente se originam dos requisitos de uma pretendida imparcialidade, que ainda é considerada um pré-requisito jornalístico. Ao buscar se aproximar dessa imparcialidade, o repórter pode acabar elaborando textos que carecem de destaque e impacto (Holanda; Kääpä; Costa, 2022, p. 5).

Tal constatação reforça o dilema entre objetividade e engajamento: ao tentar preservar a neutralidade, o jornalista pode enfraquecer o potencial mobilizador da informação ambiental.

Além disso, Holanda, Kääpä e Costa (2022, p. 6) fizeram uma compilação dos principais autores que se dedicam ao jornalismo ambiental e também citaram:

As semelhanças dos meios de comunicação nas sociedades democráticas permitiram a Christians *et al.* (2009) estabelecerem quatro categorias de papéis na mídia: monitoramento, facilitador, colaborador e radical. O jornalismo monitorado observa a mídia. O jornalismo facilitador visa melhorar a compreensão do assunto. O jornalismo colaborativo pretende melhorar a colaboração entre a mídia e a sociedade. Já o jornalismo radical é aquele que incentiva mudanças sociais para combater desigualdades e injustiças por meio da participação pública para transformar o *status quo*, a fim de alcançar os direitos humanos universais (CHRISTIANS *et al.*, 2009). Hackett *et al.* (2017) percebem essas categorias como uma necessidade para o desenvolvimento de uma cobertura ambiental envolvente. Embora vigiar de perto os eventos, facilitar a compreensão do público e abrir espaços para colaborar, certamente sejam formas importantes de compreender a cobertura da mídia contemporânea, é a noção de jornalismo radical que ganha mais atenção quando o objetivo é melhorar as reportagens ambientais.

E citando os autores do excerto acima, Holanda, Kääpä e Costa (2022) observam que o engajamento público é uma característica do “jornalismo radical”, que se difere dos procedimentos da produção jornalística mais tradicional, pautada pela objetividade e pela busca de equilíbrio entre as fontes.

Holanda, Kääpä e Costa (2022, p. 4) sustentam que “a inclinação política também desempenha um papel significativo na cobertura da mídia ambiental internacionalmente”, podendo resultar em discrepâncias, e mostram a importância de

abordar os aspectos econômicos e políticos que envolvem o tema estudado. Também apontam que:

Ao promover notícias ambientais por meio de eventos específicos, a complexidade muitas vezes é perdida. Ao fornecer uma mediação com abordagens fragmentadas, os jornalistas não contribuem para melhorar a compreensão do público sobre o significado da interconexão ecossistêmica, especialmente demonstrando como diversos cenários se comportam e são associados por meio de relações codependentes e simbióticas (Holanda; Kääpä; Costa, 2022, p. 10).

Hansen (2019, p. 65, tradução nossa), buscou entender por que algumas questões ambientais são identificadas como problemas e recebem atenção pública e política, enquanto outras questões semelhantes nunca alcançam reconhecimento e, conseqüentemente, não ganham atenção política nem investimento e afirma que “as notícias sobre meio ambiente, desastres ambientais e questões ou problemas ambientais não acontecem por si só, mas são ‘produzidas’, ‘fabricadas’ ou ‘construídas’”. A ideia de construção das notícias ambientais reforça o papel ativo do jornalismo na definição do que é percebido como problema social, e não apenas como mero transmissor de fatos.

Bueno (2007a) trata das funções do jornalismo ambiental, extrapolando a tradição de apenas informar. Para ele, os relatos jornalísticos ambientais exercem um papel pedagógico e político, na medida que contribuem para a construção de um novo entendimento sobre as relações sociedade-natureza. Essa função pedagógica evidencia o potencial do jornalismo ambiental como agente educativo, capaz de transformar comportamentos e valores sociais.

Por sua vez, Girardi *et.al* (2018, p. 19-20) defendem que

para que uma reportagem seja considerada Jornalismo Ambiental deve apresentar algumas das seguintes características: mostrar uma visão sistêmica dos fatos; dar conta da complexidade dos eventos ambientais; contemplar a diversidade dos saberes e não ser refém de fontes oficiais; defender a biodiversidade e a vida em sua plenitude, o que significa deixar de ser imparcial; assumir seu papel educativo, cidadão e transformador.

Ao contribuir para o debate, Lengert (2023, p. 34) observa que o esforço de evitar a homogeneização dos pontos de vista se depara com o movimento de busca por consenso característico do jornalismo. Esse consenso, por sua vez, revela-se sempre incompleto e, portanto, de natureza ficcional — uma tentativa de conter a dispersão de significados e criar a aparência de totalidade e coerência no discurso jornalístico.

Como aponta Benetti (2010), trata-se de um efeito de literalidade e verdade que acaba por ocultar os conflitos e divergências presentes na sociedade. A objetividade jornalística, ao privilegiar a escuta de “ambos os lados” de um acontecimento, pode suprimir a multiplicidade de vozes e reduzir a diversidade de perspectivas que compõem a realidade. Assim, o mundo social é formado por inúmeros “lados”, e as relações de poder e saber que atravessam o jornalismo impõem limites aos sentidos possíveis sobre a realidade. É nesse contexto que Lengert (2023, p. 34) identifica o “lugar fundamental do silenciamento”, manifesto na dificuldade, na impossibilidade ou mesmo na negligência de ouvir o outro, ainda que se reconheça a existência da diferença.

O mesmo autor também afirma que: “O jornalismo ambiental se constitui enquanto prática engajada, reconhecidora das inter-relações entre os elementos em debate” (Lengert, 2023, p. 39). Segundo Lengert (2023), o engajamento indica uma ruptura com as crenças institucionalizadas pelo discurso jornalístico, assume a inscrição no discurso ambientalista, como também, prenuncia a mobilização das vozes de comunidades e indivíduos notadamente ignorados pela prática tradicional e factual do jornalismo.

Dessa maneira, o engajamento não é visto como quebra da imparcialidade, mas como exercício ético do compromisso social do jornalismo. Lengert (2023, p. 43) afirma que pelo fato de a prática discursiva do jornalismo produzir um conhecimento, quando o jornalismo se propõe a ouvir o outro, “exercita o caráter cidadão que lhe deve ser intrincado”.

No caso específico da Amazônia, outras informações importantes são discutidas por Barbosa (2010). Ao analisar o Jornalismo na Amazônia, ela explica a necessidade de entender a diversidade social das diversas Amazônias, e que a diversidade amazônica é muito mais ampla que a riqueza da floresta, entendendo a região em toda a sua complexidade.

[...] existem perfis diferenciados de “povos da floresta” (caboclos, seringueiros, pescadores, indígenas e o habitante da cidade, etc.) e que eles têm histórias e trajetórias singulares.

Nessa cobertura, o divulgador precisa também assumir o conceito de cultura de forma integral, de modo que sejam admitidas e legitimadas as diferenças e não contemplar o cidadão da Amazônia com uma visão que privilegia o exotismo ou com pretensa fragilidade.

Os povos da floresta interagem, as populações diversas que moram na Amazônia convivem e não digladiam com ela (Barbosa, 2010, p. 47).

Essa leitura sobre a Amazônia amplia a compreensão do jornalismo ambiental como espaço de representação cultural, onde a escuta dos sujeitos locais é essencial para evitar estereótipos e reforçar a diversidade.

Outras análises enriquecem o entendimento sobre o conceito do Jornalismo Ambiental. Bueno (2007b) classifica como síndromes os equívocos praticados pelo jornalismo ambiental brasileiro que o distancia da ampliação do debate, da democratização do conhecimento e do interesse público. Entre as síndromes, o referido autor destaca: a síndrome do zoom ou do olhar vesgo, síndrome do muro alto, lattelização das fontes e a síndrome da baleia encalhada.

A síndrome do olhar vesgo mostra como a “redução da cobertura jornalística a um só olhar (econômico, científico, político, etc.) tem sido terreno fértil para leituras particulares e negativamente comprometidas sobre a questão ambiental e inclusive para a legitimação de conceitos absurdamente inadequados” (Bueno, 2007b, p. 37).

A síndrome do muro alto “respalda o discurso das elites e busca excluir os cidadãos comuns e mesmo determinados segmentos da sociedade civil do processo de tomada de decisões, defendendo a competência técnica como critério exclusivo de autoridade” (Bueno, 2007b, p. 37).

A lattelização das fontes ocorre quando o Jornalismo Ambiental “prioriza (ou, o que é mais dramático, se reduz a) fontes que dispõe de currículo acadêmico, produtores de conhecimento especializado” (Bueno, 2007b, p. 37). O mesmo autor ainda afirma que o Jornalismo Ambiental “não se limita ao pesquisador ou ao cientista, mas inclui, obrigatoriamente, os que estão fora dos muros da Academia” (Bueno, 2007b, p. 37).

Bueno (2007b, p. 37) ainda defende que o “Jornalismo Ambiental não admite a contradição insuperável, sobretudo se aceite o modelo em vigor, entre desenvolvimento econômico e meio ambiente”. Assim, é necessário que os artigos mostrem diversos entendimentos sobre determinado assunto para que se instale o debate sobre o referido tema, e não apenas publicite um único olhar, seja ele contra ou a favor de um referido assunto.

A Síndrome da baleia encalhada refere-se à “espetacularização da tragédia ambiental, com a procura do inusitado e do esotérico e o recurso ao sensacionalismo” (Bueno, 2007b, p. 38). Esta síndrome mostra a tragédia que é a degradação ambiental, sem investigar em detalhes e de forma sistêmica o que a originou.

Outro conceito importante para esta dissertação é o de Jornalismo de Meio Ambiente, explicado a seguir.

2.2.2.1 *Jornalismo de/sobre meio ambiente*

Girardi *et al.* (2018, p. 54-55) entendem que em oposição ao entendimento do que é o Jornalismo Ambiental, encontra-se o conceito de Jornalismo de Meio Ambiente, que é

[...] aquele que geralmente encontramos na cobertura diária e que torna superficial a discussão ambiental. Girardi, Loose e Camana, (2015) destacam que o próprio entendimento de meio ambiente é reduzido aos recursos naturais ou a aspectos mais restritos, separando as questões sociais da pauta ambiental e negando suas vinculações com os aspectos mais amplos da vida dos cidadãos. Esta concepção não demonstra o mesmo comprometimento do Jornalismo Ambiental e também não se preocupa com a variedade de vozes que aparecerá na notícia ou reportagem.

Essa distinção reforça que o jornalismo de meio ambiente tende a reproduzir uma lógica informativa superficial, enquanto o jornalismo ambiental busca uma abordagem crítica e emancipatória.

Camana (2018) propõe chamar de *Jornalismo sobre meio ambiente* as produções que pecam por adotarem uma definição bastante estreita do que é o ambiente, deixando de fora de suas pautas temas como a agricultura, as cidades, entre outros.

Mas, mais do que isso, a principal lacuna desse tipo de prática não é temática, mas de princípio: trata-se de um Jornalismo que aborda consensos, quando o principal interesse do Jornalismo costuma ser justamente o controverso e as disputas (Camana, 2018, p. 125).

[...] o Jornalismo (sua produção e seu produto final) não é um reflexo da “Verdade”, mas compreende narrativas em disputa, as quais instauram modos singulares de compreensão do mundo. Esta compreensão adotada dá ainda mais fôlego para o argumento aqui explorado: se o Jornalismo é um palco de narrativas em disputa, as suas pautas primeiras devem dar conta justamente de conflitos e controvérsias – e não de consensos (Camana, 2018, p. 127).

Outro conceito que enriquece o que está sendo analisado nesta dissertação é o de conflito ambiental, que segundo Camana (2018), é uma pauta central do Jornalismo.

2.2.2.2 Conflito ambiental e (in)justiças ambientais

Para Camana (2018), os conflitos ambientais abordados pelo Jornalismo podem ser entendidos de mais de uma forma, e a partir deste conceito é desenvolvida a ideia de justiça ambiental. A mesma autora também ressalta que “diferentes concepções sobre ambiente estão em jogo, assim como são distintos os sujeitos afetados por questões desta ordem” (Camana, 2018, p. 128).

Cabe observar que a discussão aqui apresentada concebe o Jornalismo enquanto uma forma de conhecimento específica e como um campo discursivo. Em linhas gerais, isto significa que o Jornalismo (sua produção e seu produto final) não é um reflexo da “Verdade”, mas compreende narrativas em disputa, as quais instauram modos singulares de compreensão do mundo. Esta compreensão adotada dá ainda mais fôlego para o argumento aqui explorado: se o Jornalismo é um palco de narrativas em disputa, as suas pautas primeiras devem dar conta justamente de conflitos e controvérsias – e não de consensos (Camana, 2018, p. 127).

Camana (2018, p. 127) destaca que na América Latina os conflitos ambientais “[...] passam a ser a principal abordagem e chave analítica do ambiente”.

[...] é especialmente relevante, portanto, que no Brasil e na América Latina ganhem destaque justamente os conflitos ambientais, pois, em detrimento de uma “comunidade global” pouco situada ou materializável, colocam luzes sobre as ameaças sofridas por vidas bastante específicas (Camana, 2018, p. 128).

Assim, o jornalismo deixa de ser apenas um observador e se torna agente ativo na configuração simbólica dos conflitos ambientais. Citando autores diversos, Camana (2018, p. 128) também expõe:

Uma das principais vozes desta área de estudos hoje, Acselrad (2010), por sua vez, concebe o conflito ambiental como uma disputa de grupos distintos por recursos de determinado território; entretanto, tais grupos nem sempre têm a mesma apreensão simbólica daquele lugar. Ou seja, o conflito ambiental se constitui como uma relação de poder envolvida pela apropriação de algo material e/ou simbólico. Uma outra via de interpretação, cujas referências do que é o ambiente (e, por conseguinte, a sociedade e a política) são bastante distintas, vem sendo explorada, dentre outros autores, por Fleury (2013), que observa a necessidade de se considerarem distintos mundos e perspectivas quando de determinados conflitos.

Tomando como base o conceito de conflitos ambientais de acordo com o entendimento da Sociologia Ambiental, Fleury, Almeida e Premebida (2014, p. 37-38) afirmam que

[...] está na raiz da sociologia ambiental a constatação de que sociedade e natureza devem ser analisadas de forma interligada. No entanto, um de seus principais expoentes, Frederick Buttel, define como objeto de estudo da sociologia ambiental “os valores culturais e crenças que motivam as pessoas a *usarem o meio ambiente* num *sentido particular*, e suas eventuais implicações para o consenso e o conflito social” (Buttel; Humphrey, 1982, p. 4, grifo nosso).

Para Acselrad (2005), os conflitos ambientais ocorrem quando há um desacordo no interior do arranjo espacial de atividades de uma localidade ou região, implicando na ameaça da continuidade de um tipo de ocupação do território pela maneira como outras atividades são conduzidas.

Acselrad (2010, p. 109) ainda reflete sobre os conflitos ambientais:

Ao evidenciar a desigualdade distributiva e os múltiplos sentidos que as sociedades podem atribuir a suas bases materiais, abre-se espaço para a percepção e a denúncia de que o ambiente de certos sujeitos sociais prevaleça sobre o de outros, fazendo surgir o que se veio denominar de “conflitos ambientais”. O ambiente passa assim a integrar as questões pertinentes à cultura dos direitos – o direito metafórico de gerações futuras, num primeiro momento, constitutivo de um conflito também metafórico entre sujeitos presentes e sujeitos não nascidos; mas, em seguida, a percepção de que, para além da metáfora do conflito intergeracional, haveria que se considerar também a concretude dos “conflitos ambientais realmente existentes”, protagonizados por sujeitos copresentes. E os sujeitos copresentes dos conflitos ambientais são, com frequência, aqueles que denunciam a desigualdade ambiental, ou seja, a exposição desproporcional dos socialmente mais desprovidos aos riscos das redes técnico-produtivas da riqueza ou sua despossessão ambiental pela concentração dos benefícios do desenvolvimento em poucas mãos.

Ulloa (2004) estuda os conflitos ambientais e a problematização de um “nativo ecológico”, e afirma que as imagens do nativo ecológico são práticas políticas importantes, tanto para os ambientalistas quanto para os movimentos indígenas, o que permitiu a coalisão destes dois movimentos. Nessa estratégia, os ambientalistas evocam o “nativo ecológico” como um ator essencial em seus discursos, enquanto os povos indígenas defendem que sua contribuição cultural aos discursos ambientais é o respeito que têm pela natureza. A mesma autora considera que essa identificação dos povos indígenas à ecologia está relacionada com os estereótipos que há séculos modulam as representações sociais sobre os indígenas, as quais se vinculam às noções ocidentais de natureza e cultura, situando os indígenas “em relações desiguais de poder, que se assemelham aos processos coloniais” (Ulloa, 2004, p. 259).

Fleury (2013) faz um resumo de como os conflitos ambientais são estudados nas linhas de pesquisa em ambiente e ciências sociais no Brasil.

Grosso modo, a partir dessas revisões contata-se que podem ser identificados três grandes blocos de autores e abordagens: aqueles que dialogam com a sociologia ambiental internacional, considerada de modo amplo, orientando suas pesquisas a partir dos debates sobre arenas públicas, sociedade de risco, modernização ecológica, sustentabilidade e sociologia rural e interdisciplinaridade (FUKS, 2001; ALMEIDA, 1997; FERREIRA, 1998; GUIVANT, 1998; BRANDENBURG, 2005, entre outros); autores que se apropriam do arcabouço teórico-metodológico da sociologia crítica, influenciados pelas pesquisas de Pierre Bourdieu, e discutem conflitos ambientais a partir de relações simbólicas e de poder/dominação (LOPES, 2004; ACSELRAD, 2004; ZHOURI, 2010, entre outros); e autores identificados com a antropologia, que discutem conflitos ambientais a partir de análises sobre povos tradicionais e grandes projetos de desenvolvimento (RIBEIRO, 1991; ALMEIDA, 1996; MAGALHÃES, 2007; CARNEIRO DA CUNHA, 2009). É na confluência de abordagens e autores desses três blocos que se configuram os conflitos ambientais como campo de investigação no Brasil atualmente, foco da presente discussão (Fleury, 2013, p. 64-65).

Essa categorização revela como os estudos sobre conflitos ambientais evoluíram para um campo interdisciplinar, integrando sociologia, antropologia e jornalismo. Fleury (2013, p. 75) menciona também que:

[...] conflitos ambientais são analisados como decorrentes de rupturas de acordos ecológicos devido a incompatibilidades de interpretações simbólicas quanto a unidades territoriais compartilhadas. Assim, pode-se afirmar que a concepção subjacente a estas análises não problematiza a separação sociedade-natureza: parte-se do pressuposto de que existe uma natureza, em sua materialidade e ecologia, que é *representada* diferentemente pelos distintos grupos sociais, o que deflagra, portanto, os conflitos ambientais.

Entretanto, independente das diferenças existentes entre as perspectivas de abordagem do conceito de Conflitos Ambientais, “[...] o Jornalismo surge como um ator relevante: ao mesmo tempo que os noticia, acaba por produzir (ou não) um conflito como ambiental” (Camana, 2018, p. 129).

Outro entendimento importante para Camana (2018) é que independente da perspectiva que o conceito de Conflito Ambiental é estudado, ele está fortemente vinculado à noção de (in)justiça ambiental”.

Os momentos de conflito ambiental permitem perceber que os problemas considerados como “sociais” e aqueles definidos como “ambientais”, em geral, afetam os mesmos sujeitos. Isto é, a desigualdade e a exploração da natureza têm origem comum. Assim, o emprego do termo justiça não se refere – apenas – aos mecanismos jurídicos formais, mas especialmente à experiência e ao sentimento da desigualdade. Neste sentido, a cobertura de conflitos ambientais pelo Jornalismo se torna ainda mais importante, já que a defesa da cidadania e dos direitos fundamentais, em especial de minorias, está previsto no código de ética da profissão. Assim, a denúncia das desigualdades e de situações de conflito, além de objetos de interesse público, podem contribuir para o fim do arbítrio, do autoritarismo e da opressão – também responsabilidade do jornalista (Camana, 2018, p. 129-130).

Sobre Injustiças ambientais, Acseirad (2010, p. 109) destaca que:

Considerando que a injustiça social e a degradação ambiental têm a mesma raiz, haveria que se alterar o modo de distribuição – desigual – de poder sobre os recursos ambientais e retirar dos poderosos a capacidade de transferir os custos ambientais do desenvolvimento para os mais despossuídos. Seu diagnóstico assinala que a desigual exposição aos riscos deve-se ao diferencial de mobilidade entre os grupos sociais: os mais ricos conseguiriam escapar aos riscos e os mais pobres circulariam no interior de um circuito de risco. Donde a ação decorrente visando combater a desigualdade ambiental e dar igual proteção ambiental a todos os grupos sociais e étnicos.

O conceito de injustiça ambiental explicita que as desigualdades ecológicas são também sociais e políticas, e sua exposição depende diretamente do compromisso ético do jornalismo.

A Rede Brasileira de Justiça Ambiental ampliou o conceito de “Justiça ambiental” para além do racismo ambiental na alocação dos lixos tóxicos. De acordo com esta Rede, a “Justiça Ambiental” é um conjunto de práticas que:

- a – asseguram que nenhum grupo social, seja ele étnico, racial ou de classe, suporte uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas de operações econômicas, de decisões de políticas e de programas federais, estaduais, locais, assim como da ausência ou omissão de tais políticas;
- b – asseguram acesso justo e equitativo, direto e indireto, aos recursos ambientais do país;
- c – asseguram amplo acesso às informações relevantes sobre o uso dos recursos ambientais e a destinação de rejeitos e localização de fontes de riscos ambientais, bem como processos democráticos e participativos na definição de políticas, planos, programas e projetos que lhes dizem respeito;
- d – favorecem a constituição de sujeitos coletivos de direitos, movimentos sociais e organizações populares para serem protagonistas na construção de modelos alternativos de desenvolvimento, que assegurem a democratização do acesso aos recursos ambientais e a sustentabilidade do seu uso (Acseirad; Herculano; Pádua, 2004, p. 13-20).

Em termos práticos, essa ampliação da justiça ambiental convoca o jornalismo a monitorar processos e não apenas eventos, dando centralidade à participação social, à transparência e à responsabilização do poder público e privado — elementos sem os quais a sustentabilidade permanece retórica.

2.2.2.3 *Desenvolvimento sustentável*

No que tange ao conceito e entendimentos a respeito de desenvolvimento sustentável, em 1987, a Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento

publicou o 'Relatório Bruntland', no qual consta a definição mais aceita internacionalmente do que é o desenvolvimento sustentável.

o desenvolvimento sustentável é um processo de transformação no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender às necessidades e aspirações futuras [...] é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades (Becker, 1993, p. 49).

Essa formulação consagrou o discurso da sustentabilidade, servindo de base para políticas públicas e pautas jornalísticas voltadas à responsabilidade intergeracional.

Soares Júnior e Quintela (2008, p. 69) afirmam que “embora exista uma ampla aceitação do termo ‘sustentável’ na comunidade internacional, é fato, também, que não existe um consenso em torno de uma definição clara e única para esse conceito”. Segundo Wackernagel e Rees (1996), a confusão envolvendo o conceito de desenvolvimento sustentável não é totalmente inocente, já que a mesma traria de forma implícita a intenção de, com essa discussão, ampliar o raio de ação da economia para o campo dos recursos naturais e do meio ambiente, o que para Naredo (1987, p. 66) resultaria em um “sistema composto precisamente de bens comumente denominados livres e não econômicos” (Soares Júnior; Quintela, 2008, p. 70).

A ausência de consenso conceitual reforça que o desenvolvimento sustentável é um campo de disputa discursiva, o que exige do jornalismo um papel crítico ao cobrir o tema.

Nos termos do excerto acima, para Soares Júnior e Quintela (2008, p. 71) a sustentabilidade quando entendida desta forma “requer um padrão de vida dentro dos limites impostos pela natureza. Utilizando uma metáfora econômica, poder-se-ia dizer alternativa - a insustentabilidade - que teria como consequência a ameaça existencial futura.

Sachs (2004) formulou alguns princípios básicos sobre uma nova visão de desenvolvimento: a) satisfação das necessidades básicas; b) solidariedade com as gerações futuras; c) participação da população envolvida; d) preservação dos recursos naturais e do meio ambiente em geral; e) elaboração de um sistema social garantindo o emprego, segurança social e respeito a outras culturas; e f) programas de educação. A formulação de Sachs (2004) traduz a sustentabilidade em dimensões

concretas de justiça social e ambiental, oferecendo parâmetros para uma cobertura jornalística mais contextualizada e humanizada.

Almeida (1999) afirma que autores e organizações internacionais trabalham o conceito de sustentabilidade, cada qual com um enfoque específico buscando caracterizar possíveis paradigmas em torno do tema. A diversidade de percepções leva à ênfase em questões distintas (ideológicas, tecnológicas, econômicas, ecológicas etc.), parecendo, assim, estarem relacionadas com as diferenças de visões sobre o mundo, de interesses e de ideologias, ou seja, segundo os limites e modelos mentais dos criadores das definições, dos interlocutores e dos fins a que se destinam suas criações e mensagens. Em síntese, as múltiplas leituras de sustentabilidade refletem visões de mundo distintas, o que reforça a necessidade de o jornalismo ambiental explicitar os interesses e ideologias que sustentam cada discurso.

Encerra-se aqui os conceitos que são importantes na análise desta dissertação e inicia-se o Capítulo 3 desta pesquisa denominado procedimentos metodológicos.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E MATERIAL EMPÍRICO

Este capítulo descreve de forma mais detalhada as características gerais da pesquisa já citadas na Introdução, além do material empírico que deu origem ao *corpus* analisado, os critérios de escolha das reportagens e a metodologia adotada na análise.

3.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS DA PESQUISA

O enfoque da pesquisa é bibliográfico e documental por analisar os componentes do discurso da ministra Marina Silva e do presidente da CPI, o senador amazonense Plínio Valério, além de três documentos técnicos: EIA, RIMA e o Relatório de 2024 do GT do MT. Também possui caráter exploratório, com a observação não participante de portais de notícias regionais (Portal do Holanda, BNC Amazonas, Revista Digital Cenarium e A Crítica) e um portal nacional (Um só Planeta, do grupo O Globo).

Apesar das explicações sobre o que é uma pesquisa exploratória e observação não-participante já terem sido inseridas na introdução, são aqui replicadas para melhor entendimento.

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.

3.2 MATERIAL EMPÍRICO

O material analisado é composto por:

a) Um vídeo, com duração de seis horas, gravado durante a participação da Ministra Marina Silva na CPI das ONGs, em 27/11/23, disponível no canal da TV Senado (2023) no YouTube. Nele são analisadas as falas da ministra Marina Silva e do presidente da CPI, o senador amazonense Plínio Valério;

b) O EIA do “trecho do meio” da BR-319 e seu respectivo RIMA, sendo este um resumo do EIA em linguagem acessível à população. O EIA constitui documento técnico indispensável para a obtenção da Licença Prévia para a repavimentação do trecho, e sua aprovação pelo IBAMA atestou a viabilidade ambiental da obra, posicionamento em dissonância com o discurso da ministra;

c) O relatório de 2024 elaborado pelo GT do MT, instituído pela Portaria n.º 1.109/2023, cujo objetivo foi reavaliar a viabilidade ambiental da repavimentação, mesmo com a existência do EIA já aprovado, concluindo novamente pela viabilidade. Tanto o EIA e RIMA quanto o relatório do GT foram selecionados por serem elaborados por sujeitos com posição de destaque na produção de regimes de verdade, incorporando argumentos técnicos e institucionais;

d) Dezessete reportagens jornalísticas digitais, sendo quinze oriundas de portais amazônicos — Revista Digital Cenarium, BNC Amazonas, Portal do Holanda e A Crítica — e duas de portal nacional, o Um Só Planeta, do Grupo Globo. Os portais locais foram selecionados por acompanharem de forma contínua a agenda da repavimentação, enquanto o Um Só Planeta (2024) foi incluído por ter veiculado a posição de países financiadores do Fundo Amazônia (2025) sobre a pavimentação de rodovias na região. A análise dessas reportagens busca demonstrar a repercussão midiática digital das falas da ministra e as formas como a repavimentação é representada por diferentes veículos de comunicação.

A seguir o detalhamento do vídeo, dos três documentos e dos cinco portais analisados.

3.2.1 O vídeo da participação da Ministra Marina Silva na CPI das ONGs

No dia 27/11/2023 a ministra Marina Silva participou da CPI e demonstrou como a Amazônia e os amazônidas são vistos e percebidos por ela, pelo governo brasileiro e pelos países estrangeiros. O vídeo tem duração de 6 horas e está disponível no canal da TV Senado (2023) no YouTube. Foi abordado seu entendimento sobre a repavimentação da BR-319, ao afirmar que “[...] não se faz uma estrada de 400 km no meio de uma floresta virgem apenas para passear de carro se não tiver associado a um projeto produtivo” (TV Senado, 2023, *on-line*), o que causou grande repercussão na mídia local e seus desdobramentos, na mídia nacional. E é como esta repercussão ocorreu que é o objeto de análise desta pesquisa. A figura a seguir mostra a presença da ministra na CPI das ONGs.

Figura 4 - Imagem do vídeo da CPI das ONGs



Fonte: TV Senado, 2023, *on-line*.

Segundo o relatório final do CPI das ONGs, uma das principais funções da CPI foi “dar voz aos inúmeros amazônidas que tem os seus direitos mais básicos vilipendiados diuturnamente” (Brasil, 2023, p. 3). Segundo o referido relatório:

O que sempre se buscou aqui foi investigar as irregularidades cometidas por certas entidades na Amazônia brasileira, assinalar a forma como atuam, e chamar a atenção dos 210 milhões de brasileiros e, por que não do mundo), para a realidade da atuação das ONGs em nosso país. Quis-se se dar voz a quem nunca foi ouvido, e mostrar que há milhões de brasileiros que se encontram na invisibilidade, coberto por um manto de discursos ambientalistas, discursos estes marcados pela inverdade, pela cobiça e pela subordinação a interesses que não são os de nossa gente (Brasil, 2023, p. 7).

Pôde-se constatar a nefasta situação de dependência e submissão, que coloca em situação humilhante uma parcela de nosso povo. Impressiona como a narrativa da “*preservação e sustentabilidade*” mantém milhões de homens e mulheres, crianças, jovens e idosos, em estado de subdesenvolvimento e atraso (Brasil, 2023, p. 7).

Essa narrativa institucional evidencia tensões profundas entre o discurso oficial da preservação ambiental e as realidades socioeconômicas vividas pelas populações amazônicas. Embora o relatório da CPI das ONGs se proponha a denunciar a desigualdade e a falta de voz dos povos da região, sua retórica também revela um conflito simbólico mais amplo: o embate entre distintas racionalidades sobre o desenvolvimento e o meio ambiente. A crítica às organizações não governamentais, ao mesmo tempo em que busca legitimar uma soberania nacional sobre os recursos amazônicos, tende a simplificar as múltiplas dimensões que compõem a complexa relação entre preservação, poder e justiça social. Assim, o discurso da CPI, ao pretender dar voz aos “invisíveis”, acaba por reproduzir outros silenciamentos, sobretudo quando desconsidera a diversidade de saberes locais e as formas plurais de resistência e pertencimento que caracterizam a Amazônia contemporânea.

3.2.2 O Estudo de Impacto Ambiental e o seu resumo denominado Relatório de Impacto Ambiental

Figura 5 - Capa do Relatório de Impacto Ambiental



Fonte: Dnit, 2021, *on-line*.

Foram anos 15 anos para a aprovação do EIA do Trecho do Meio da BR-319 (de 2007 a 2022). O EIA, que é necessário para obras reconhecidamente capazes de provocar potencial degradação do meio ambiente, é uma ferramenta de governança e proteção ambiental prevista no artigo 225, § 1º, IV da Constituição Federal.

No caso do Trecho do Meio da Rodovia BR-319, que inicia no Km 250,7 e termina no Km 656,4, no ano de 2007, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), junto com o IBAMA, autarquias federais e 'braços' operacionais do MT e do MMA, firmaram dia 22 de junho de 2007, um Termo de Acordo e Compromisso, nos termos insculpidos no art. 79-A da Lei n.º 9.605 (Brasil, 1998), o qual reconheceu a potencial degradação ambiental decorrente das obras de reconstrução do referido segmento rodoviário (Engespro; Dnit, 2021, p. 24).

O referido EIA foi aprovado em julho de 2022, com a consequente expedição da Licença Prévia tombada sob o n.º 672/2022 e emitida pelo IBAMA, a qual reconheceu a viabilidade ambiental do empreendimento.

3.2.3 Relatório do Grupo de Trabalho de 2024 do Ministério dos Transportes (GT-MT)

Figura 6 - Capa do Relatório do GT-MT



Fonte: Brasil, 2024a, *on-line*.

Em que pese o reconhecimento da viabilidade ambiental, consequência lógica da aprovação do EIA, em 2022, o MT instituiu o GT nos termos contidos na Portaria n.º 1.109/2023, com a

finalidade de avaliar a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO (Brasil, 2024a, p. 6).

O relatório elaborado pelo GT instituído pelo MT concluiu “ser possível conciliar o desenvolvimento regional e a preservação do meio ambiente, a partir de uma gestão inovadora que fará jus à singularidade que a BR-319 representa” (Brasil, 2024a, p. 66). O referido relatório teve ampla divulgação, conforme podemos observar no site da Agência gov, portal de notícias institucional do Governo Federal e vinculada a Empresa Brasileira de Comunicação (EBC).

Figura 7 - Reportagem do site Agência gov



Fonte: Brasil, 2024b, *on-line*.

O referido relatório também foi publicado em alguns dos sites analisados.

3.2.4 Portais analisados

O espaço midiático tem grande influência na formação dos saberes, pois através deles as informações são armazenadas, difundidas e podem transformar-se em instrumentos de pesquisa. Estas análises funcionam como discursos dispersos, abrangem os mais diversos temas, e destacam o poder constitutivo das referidas análises ao produzirem saberes amplamente distribuídos que funcionam como instrumentos de poder-saber.

Fischer (2001, p. 588) sinaliza que "a mídia é um lugar privilegiado de criação, reforço e circulação de sentidos, que operam na formação de identidades individuais e sociais, bem como na produção social de inclusões, exclusões e diferenças".

Tendo este entendimento da importância do espaço midiático, descrevo com mais detalhes em cada um dos portais analisados.

3.2.4.1 *Portal A Crítica*

Criado da década de 2000, o Portal A Crítica é a versão digital do jornal impresso que circula fisicamente (impresso) desde 1949. O jornal impresso é o segundo mais antigo em atividade no estado, e de maior circulação. A criação deste Portal foi uma adaptação da empresa à era digital. No seu site, o portal afirma que representa a continuidade da história do jornal impresso, mas com a modernização necessária para se manter relevante na era digital e atender as novas necessidades dos leitores. Este portal possui escritórios em Manaus/AM, Belém/PA, Brasília/DF e São Paulo (SP).

No tocante a pauta estudada nesta pesquisa, noticiou a fala da ministra Marina Silva na CPI das ONGs e continuou publicando sobre a BR-319 ao longo de todo o período estudado mostrando os embates judiciais movidos principalmente pela ONG Observatório do Clima que liberam ou suspendem a licença prévia do trecho do meio, assim como a emergência logística que a região enfrentou nas últimas secas severas mostrando as filas de caminhões parados com destino ao AM e RR na BR-319 por dificuldades de trafegabilidade. Noticiou também o estabelecimento do GT que foi criado pelo MT para analisar a viabilidade ambiental da BR-319, assim como as ações (ou demora delas) do Dnit para as manutenções da rodovia. Também veiculou as

visitas presidenciais que falaram sobre a BR-319 e as principais manifestações que envolvem a rodovia.

A recuperação da rodovia não precisa ser uma ameaça ambiental, pelo contrário, pode ser um exemplo para o mundo: uma estrada que atravessa a Amazônia sem ser um vetor de desmatamento ou grilagem de terras, respeitando as comunidades tradicionais e preservando a floresta. Um projeto sustentável é possível. O problema é que o extremismo tem dominado os debates: uma parte quer o asfaltamento de qualquer jeito, e as consequências ambientais seriam um mal necessário; outra parte não quer a estrada de jeito nenhum e não estão dispostos a avaliar salvaguardas ambientais. Enquanto o tema não for tratado de forma equilibrada por pessoas de mente aberta, o impasse permanecerá (A Crítica, 2024, *on-line*).

Abaixo uma das reportagens publicadas sobre a fala da Ministra Marina Silva na CPI das ONGs:

Figura 8 - Reportagem “Não é para passear” do Portal A Crítica



Fonte: Braga, 2023, *on-line*.

3.2.4.2 Portal Brasil Norte Comunicação Amazonas

Criado em 2015 e com sede em Manaus/AM, em seu site classifica-se como um portal de notícias especializado na cobertura dos bastidores e dos principais acontecimentos dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, com foco na Região Norte do Brasil. É uma referência no jornalismo político da região.

No tocante ao assunto estudado nesta dissertação, noticiou a fala da ministra Marina Silva na CPI das ONGs e continuou publicando sobre a BR-319 ao longo de todo o período estudado mostrando os embates jurídicos, a emergência logística que a região enfrentou nas últimas secas severas mostrando as filas de caminhões parados com destino ao AM e RR na BR-319 por dificuldades de trafegabilidade. Abaixo uma das reportagens publicadas a respeito da fala da ministra Marina Silva na CPI das ONGs.

Figura 9 - Reportagem “Por que não fizeram a BR-319 nos últimos 15 anos?”, diz Marina Silva do Portal BNC Amazonas



Fonte: BNC Amazonas, 2023, *on-line*.

Publicou de 27 de novembro de 2023 até o início de 2024 estudos e entendimentos de ONGs e ambientalistas que vinculam a BR-319 a riscos ambientais, e em 2024 começou a publicar também sobre a necessidade da repavimentação da rodovia. Sobre a BR-319 publicou:

O Estado tem a obrigação de atender 5 milhões de brasileiros, que pagam impostos e cumprem com suas obrigações civis, assim como tem a obrigação de proteger o meio ambiente. O Estado não tem que fazer política pública com a condição de viabilidade econômica. A BR-319 tem justificativa social e cultural, de integração e melhoria da qualidade de vida, por meio do acesso terrestre a produtos alimentícios mais baratos.

Em Manaus, ninguém come peças, placas de aço, produtos eletrônicos e veículos de duas rodas. Boa parte de nossa comida vem pelo Rio Madeira, que hoje se encontra com 65 centímetros de profundidade, ou seja, sem navegabilidade. A trafegabilidade comprometida da BR-319, sim, é um sacrifício para esses milhões de brasileiros que moram no meio da floresta amazônica (Carril; Ferreira, 2024, *on-line*).

Também noticiou as ações (ou demora) do Dnit para as manutenções da rodovia e veiculou as visitas presidenciais que falaram sobre a BR-319 e as principais manifestações políticas que envolvem a rodovia.

3.2.4.3 *Revista digital Cenarium*

Criada em 2020, a revista digital Cenarium afirma ter o objetivo de noticiar informações dos nove estados da região amazônica (do Acre (AC), Amapá (AP), AM, Mato Grosso (MT), Maranhão (MA) - sudoeste, PA, RO, RR e Tocantins (TO)), além de possuir revista impressa (desde 2018), agência de notícias e TV Web.

Com sede em Manaus/AM, possui representantes nos estados do PA, RR, RO e sucursal em Brasília/DF. No site afirma que “[...] a concepção da revista como ela é, hoje, surgiu a partir de 2017, com a troca de conhecimento junto a jornalistas estrangeiros, do Amazonas e de outros Estados brasileiros [...]”.

Este portal notícia reportagens que mostram principalmente o posicionamento de ONGs e pesquisadores que são contra a repavimentação, com títulos que estimulam um terrorismo ambiental, como por exemplo:

- “Desembargador ignora ciência e usa informação falsa para liberar obras da BR-319” (publicada em 09 de outubro de 2024);
- “Depois de prometer concluir a BR-319, Lula diz que vai “ouvir cientistas” (publicada em 10 de setembro de 2024);

Suas reportagens são republicadas em portais de outros estados e de abrangência nacional, o que demonstra a capilaridade e articulação destas reportagens. A primeira citada acima foi republicada no Instituto Humanitas (Ferrante, 2024). A segunda citada foi repostada no site da UOL (Leiros, 2024).

Divulga os embates judiciais e não postou, dentro do período analisado, nenhuma reportagem que mostrasse a dificuldade logística da região. A fala da ministra Marina Silva na CPI das ONGs foi publicada em duas reportagens do referido portal, mas em nenhuma das reportagens o portal citou os trechos referentes a BR-319. O foco das reportagens foram outros, conforme imagens das manchetes a seguir.

Figura 10 - Reportagem “Plínio Valério se exalta com Marina Silva durante CPI das ONGs” do Portal da Revista Cenario



Fonte: Serrão, 2023, *on-line*.

E a outra reportagem que destaca:

Figura 11 - Reportagem “Marina Silva rebate CPI das ONGs sobre Fundo Amazônia: ‘Auditado por qualquer entidade’” do Portal da Revista Cenario



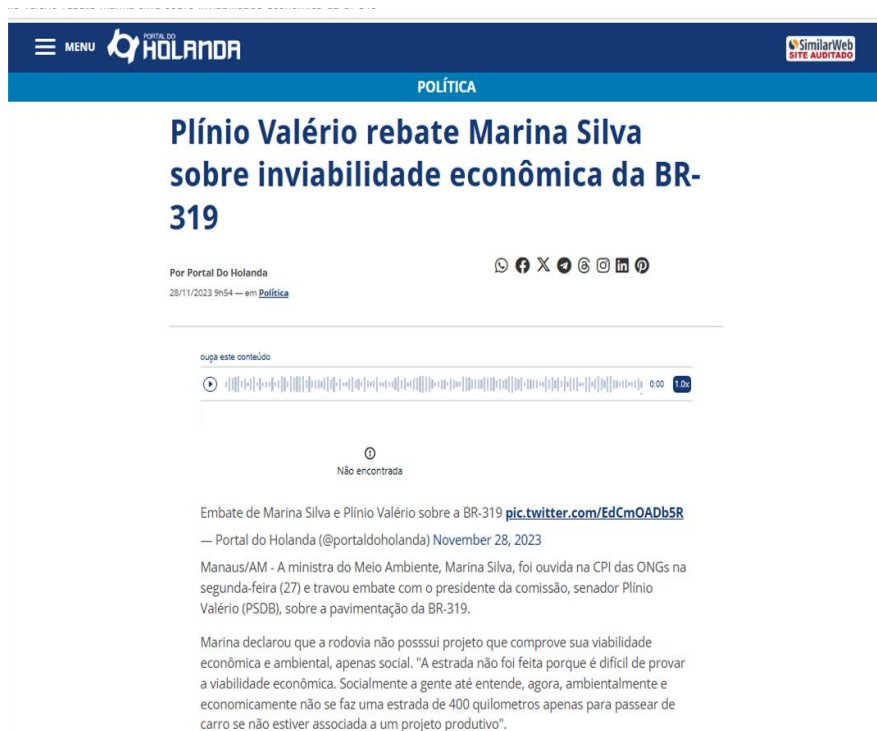
Fonte: Góes, 2023, *on-line*.

3.2.4.4 Portal do Holanda

Criado em 2005, é um dos portais pioneiros na divulgação de notícias locais do norte do Brasil. Possui sede em Manaus/AM e sua audiência era auditada pelo Instituto Verificador de Comunicação (IVC) e Comscore. Atualmente é auditada pela SimilarWeb. Tem como destaque os "Bastidores da Política" que segue atualizado diariamente pelo fundador Raimundo de Holanda Farias. Possui sua sede em Manaus/AM e em 2015, conforme o IVC (2025)⁵ alcançou a 8ª posição (Holanda TV, 2015) de site mais lido em celulares no Brasil e o 1º no Norte do Brasil.

Em relação ao tema estudado nesta dissertação, o veículo noticiou a fala da ministra Marina Silva na CPI das ONGs e continuou publicando sobre a BR-319 ao longo de todo o período estudado. Abaixo a figura que mostra a repercussão da fala da ministra na CPI das ONGs.

Figura 12 - Reportagem “Plínio Valério rebate Marina Silva sobre inviabilidade econômica da BR-319” do Portal do Holanda



Fonte: Portal do Holanda, 2023, *on-line*.

⁵ Segundo o site da entidade, o Instituto Verificador de Comunicação (IVC, 2025, *on-line*) Brasil “é uma entidade nacional sem fins lucrativos responsável pela auditoria multiplataforma de mídia. Seu objetivo é fornecer ao mercado dados isentos e detalhados sobre comunicação, incluindo tráfego web, tanto de desktops quanto de smartphones, tablets e aplicativos, bem como circulação, eventos e mídia out of home”.

Este portal publica notícias que mostram os pronunciamentos dos políticos locais a favor da repavimentação da rodovia e falas da ministra Marina afirmando a inviabilidade ambiental da BR-319. Notícia estudos que são contra a repavimentação, e repostou reportagem da Folha de São Paulo com o título “Projeto fragiliza licenciamento ambiental da BR-319 e acelera obras”. Também publica reportagens com bases de informações da Agência Brasil e mostrou o isolamento do AM nas últimas secas históricas dos rios da região.

3.2.4.5 Portal Um Só Planeta (Rede Globo)

O portal foi lançado em 1º de fevereiro de 2021, e em seu site afirma ser o maior movimento editorial brasileiro para promover práticas sustentáveis e enfrentar a crise climática. Reúne várias marcas da Editora Globo, da Globo Condé Nast e da CBN, como os jornais O Globo, Valor Econômico, revistas como Época Negócios e Autoesporte, e a Rede CBN.

Dentro do período analisado, postou poucas reportagens sobre a BR-319. Não noticiou a fala da ministra Marina Silva na CPI das ONGs, mas consta no material analisado pois veiculou a visão dos países financiadores do Fundo Amazônia (2025) a respeito da pavimentação das rodovias na Amazônia, conforme figura abaixo:

Figura 13 - Reportagem “Alemanha e EUA alertam Brasil contra uso do Fundo Amazônia para pavimentar estradas” do Portal Um só Planeta



Fonte: Um só Planeta, 2024, *on-line*.

Veiculou reportagens sobre a visita do presidente Lula a Manaus/AM e a promessa de criação de autoridade climática, além de outras reportagens que entendem a repavimentação como um dano ambiental. Postou uma única reportagem que mostra, durante a seca, a dificuldade de locomoção do povo amazônico que caminhava onde o que era antes um rio volumoso (Rio Madeira) e no momento da reportagem estava seco, mas afirma que “O Futuro da Amazônia não passa pela BR-319”. Não noticiou nenhuma reportagem sobre a dificuldade logística do AM nas últimas duas secas históricas.

3.2.5 Critério de pesquisa das reportagens

Nos sites da Revista Digital Cenarium, A Crítica e BNC Amazonas foram digitados na lupa de pesquisa as palavras-chaves “BR-319”, “319” e “CPI das ONGs” e selecionadas as reportagens que foram publicadas de 27/11/23 a dezembro de 2024. Em seguida foram analisadas as manchetes e excluídas aquelas que não tinham vinculação com a reconstrução do Trecho do Meio da BR-319. Posteriormente foram selecionadas as reportagens cujas informações repletem narrativas distintas, assim como as que mais se repetiam ao longo das postagens, mostrando no primeiro momento como foi a repercussão midiática da fala da ministra e do senador, e posteriormente a forma como cada portal percebe a importância(ou não) da repavimentação do trecho do meio da BR-319.

No caso do Portal do Holanda não há uma lupa de pesquisa para a busca das reportagens no site. Assim, através de e-mail (cuja cópia está no anexo 1 desta pesquisa) foi solicitado ao do Portal do Holanda a disponibilização das reportagens publicadas sobre o tema e dentro do período de tempo escolhido, tendo sido disponibilizado pelo portal.

O portal nacional Um só Planeta (2024), do grupo Globo, foi escolhido pela sua abrangência e por publicar o entendimento dos países financiadores do Fundo Amazônia (2025)⁶ sobre as rodovias na Amazônia.

Foram selecionadas 17 (dezessete) reportagens jornalísticas que são analisadas no próximo capítulo. Destas reportagens foram extraídos parte dos

⁶ O Fundo Amazônia (2025) tem por finalidade captar doações para investimentos não reembolsáveis em ações de prevenção, monitoramento e combate do desmatamento, e da promoção da conservação e do uso sustentável da Amazônia Legal.

excertos que compõem a análise desenvolvida no capítulo 4 de acordo com o referencial teórico escolhido.

No tocante a quantidade de reportagens escolhidas para serem analisadas, entende-se que as 17 (dezesete) reportagens são suficientes para atingir os objetivos propostos, já que pela AD:

Uma análise mais extensiva não se faz necessária, pois, pelos pressupostos da AD, a partir do momento em que há identificação do funcionamento do discurso de um objeto estudado e de suas propriedades, ele tende a ser recorrente, atualizando essas propriedades por paráfrases em suas novas textualidades (Barbosa, 2010, p. 15).

Desta forma, foram extraídos excertos que mostram as narrativas de Marina Silva, do Senador Plínio Valério, o EIA o RIMA, do Relatório do GT do MT e de cinco mídias digitais, que demonstram como a fala da ministra reverberou no ambiente jornalístico digital.

3.2.6 Metodologia da pesquisa

A definição do material empírico analisado teve início a partir da repercussão, na mídia local, do vídeo selecionado como ponto de partida da investigação. Com base nesse movimento inicial, foram delimitados os portais de notícias que integraram o corpus da pesquisa, conforme as justificativas previamente apresentadas e explicitadas ao longo do trabalho. A escolha de três documentos técnicos fundamentou-se na necessidade de identificar convergências e divergências entre os dados de natureza técnica e as narrativas midiáticas, possibilitando ao leitor uma compreensão mais ampla e qualificada do fenômeno analisado.

Com a definição o material empírico, foi necessário saber qual seria a forma de tratamento dos dados selecionados e como estes seriam analisados. Após a leitura dos documentos técnicos, da pesquisa das reportagens e da audição/ transcrição manual das falas presentes no vídeo (não foi utilizado na transcrição das falas nenhuma ferramenta de inteligência artificial de forma a evitar erros na transcrição), foram selecionados excertos vinculados aos objetivos gerais, aos objetivos específicos e às questões de pesquisa. Os recortes foram organizados em uma planilha eletrônica, e se observou que havia algumas aproximações e convergências que possibilitaram criar e organizá-los em duas categorias analíticas. Assim, “à

medida que fui conhecendo o material, fui também construindo o método” (Saraiva, 2009, p. 26).

Os trechos foram agrupados em duas categorias analíticas denominadas “Contextualização Amazônica” e “O emblemático caso do trecho do meio da BR-319”. Estas categorias analíticas foram criadas para que o leitor possa entender inicialmente como a Amazônia é percebida pelo Estado, pelos políticos e pelo meio jornalístico, de forma que quando a análise das narrativas que envolvem a repavimentação do trecho do meio da BR-319 é abordada, o leitor possa entender o contexto no qual a rodovia está inserida.

O quadro a seguir mostra a quantidade de reportagens que foram encontradas usando as palavras chaves definidas, dentro do período escolhido para análise, assim também como a quantidade de reportagens lidas e as de fato selecionadas para análise.

Quadro 1 - Total de reportagens publicadas, analisadas e selecionadas.

Portal	Reportagens Publicadas	Reportagens analisadas	Reportagens selecionadas
A Crítica	95	51	6
Brasil Norte Comunicação Amazonas(BNC)	98	28	4
Revista Digital <u>Cenarium</u>	37	15	2
Portal do Holanda	27	21	3
Portal Um Só Planeta(Rede Globo)	10	10	2
Total	267	125	17

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Ao pesquisar os sites de notícias escolhidos usando as palavras chaves já explicadas na seção anterior, foram encontradas 267 reportagens publicadas. A diferença entre o número de reportagens publicadas e as reportagens efetivamente lidas dá-se pelo fato de que só foram lidas as reportagens que estavam relacionadas ao objetivo geral e aos objetivos específicos da pesquisa. Reportagens de acidentes ocorridos na rodovia, questões contratuais de manutenção e o posicionamento de

outros políticos locais que estão de acordo com o posicionamento do senador Plínio Valério não foram analisados. O posicionamento dos demais políticos locais não foram incluídos pois as narrativas são coincidentes com as do senador cuja fala foi analisada. A quantidade de reportagens locais selecionadas para serem analisadas por portal foi proporcional a quantidade de reportagens efetivamente lidas para que houvesse a definição do *corpus* desta pesquisa. Do portal de notícias de abrangência nacional foram analisadas as reportagens entendidas como necessárias para a pesquisa, sem levar em consideração a quantidade de reportagens publicadas para que fosse definido a quantidade de reportagens de fato selecionadas para análise. Assim, do total de 267 reportagens publicadas, 125 foram lidas e 17 reportagens efetivamente utilizadas nesta pesquisa.

O quadro a seguir detalha as manchetes de cada reportagem que compõe a análise desta pesquisa.

Quadro 2 - Reportagens selecionadas por portal de notícias

Portal	Manchete da Reportagem
A Crítica	Não é para passear
	Ineficiência no combate faz quintuplicarem queimadas no AM
	ALERTA: Em 10 dias, o Amazonas vai entrar em estado de emergência climática
	Pesquisa aponta que Amazonas tem uma das piores infraestruturas rodoviárias
	Paralisação de caminhões no KM-260 na BR-319 chega ao nono dia
	Carreta de alimentos seguem paradas em trecho da BR-319
Brasil Norte Comunicação Amazonas(BNC)	Por que não fizeram a BR-319 nos últimos 15 anos?
	BR-319: desmatamento, queimadas e invasões avançam, diz IBAMA
	Terrorismo Ambiental contra a BR-319
	BR-319 é vetor de destruição da Amazônia, aponta artigo
Revista Digital Cenarium	BR-319: da 'má-fé' à revelação do lobby – Alerta para Amazônia
	Marina Silva Rebate CPI das ONGs sobre Fundo Amazônia: 'Auditado por qualquer entidade'
Portal do Holanda	Fumaça, seca e o isolamento do Amazonas
	Estadualizar a BR 319 é a saída para conter <u>ambientopatas</u>
	Marina Silva recomenda análise ambiental para a obra na BR 319
Portal Um Só Planeta(Rede Globo)	Alemanha e EUA alertam Brasil contra uso do Fundo Amazônia para pavimentar estradas
	As queimadas da Amazônia e os rios voadores que viraram nuvens de fumaça

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

O quadro 3 abaixo mostra o link de acesso a cada uma das reportagens que foram selecionadas para análise no próximo capítulo.

Quadro 3 - Reportagens selecionadas por portal de notícias e seus respectivos links de acesso

Portal	Manchete da Reportagem e respectivos links de acesso
A Crítica	Não é para passear https://www.acritica.com/opinio/roberiobraga/n-o-e-para-passear-1.325406
	Ineficiência no combate faz quintuplicarem queimadas no AM https://www.acritica.com/amazonia/ineficiencia-no-combate-faz-quintuplicarem-queimadas-no-am-1.345953
	ALERTA: Em 10 dias, o Amazonas vai entrar em estado de emergência climática https://www.acritica.com/manuel/alerta-em-10-dias-o-amazonas-vai-entrar-em-estado-de-emergencia-climatica-1.342752
	Pesquisa aponta que Amazonas tem uma das piores infraestruturas rodoviárias https://www.acritica.com/opinio/pesquisa-aponta-que-amazonas-tem-uma-das-piores-infraestruturas-rodoviaras-1.360556
	Paralisação de caminhões no KM-260 na BR-319 chega ao nono dia https://www.acritica.com/geral/paralisac-o-de-caminh-es-no-km-260-na-br-319-chega-ao-nono-dia-1.352264
	Carreta de alimentos segue paradas em trecho da BR-319 https://www.acritica.com/geral/carretas-de-alimentos-seguem-paradas-em-trecho-da-br-319-1.351943
Brasil Norte Comunicação Amazonas(BNC)	Por que não fizeram a BR-319 nos últimos 15 anos? https://bncamazonas.com.br/poder/marina-questiona-br-319-resposta-plinio/
	BR-319: desmatamento, queimadas e invasões avançam, diz IBAMA https://bncamazonas.com.br/ta_na_midia/br-319-desmatamento-queimadas-e-invasoes-avancam-diz-ibama/
	Terrorismo Ambiental contra a BR-319 https://bncamazonas.com.br/municipios/br-319-12/
	BR-319 é vetor de destruição da Amazônia, aponta artigo https://bncamazonas.com.br/municipios/br319/
	BR-319: da 'má-fé' à revelação do lobby – Alerta para Amazônia https://revistacenarium.com.br/br-319-da-ma-fe-a-revelacao-do-lobby-alerta-para-amazonia/
Revista Digital Cenarium	Marina Silva Rebate CPI das ONGs sobre Fundo Amazônia: 'Auditado por qualquer entidade' https://revistacenarium.com.br/marina-silva-rebate-cpi-das-ongs-sobre-fundo-amazonia-auditado-por-qualquer-entidade/
Portal do Holanda	Fumaça, seca e o isolamento do Amazonas https://www.portaldoholanda.com.br/bastidores-da-politica/fumaca-seca-e-o-isolamento-do-amazonas
	Estadualizar a BR 319 é a saída para conter <u>ambientopatas</u> https://www.portaldoholanda.com.br/bastidores-da-politica/estadualizar-br-319-e-saida-para-conter-ambientopatas
	Marina Silva recomenda análise ambiental para a obra na BR 319 https://www.portaldoholanda.com.br/amazonas/marina-silva-recomenda-analise-ambiental-para-obra-na-br-319
Portal Um Só Planeta (Rede Globo)	Alemanha e EUA alertam Brasil contra uso do Fundo Amazônia para pavimentar estradas https://umsoplaneta.globo.com/sociedade/noticia/2024/01/11/alemanha-e-eua-alertam-brasil-contra-uso-do-fundo-amazonia-para-pavimentar-estradas.ghml
	As queimadas da Amazônia e os rios voadores que viraram nuvens de fumaça https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/09/24/as-queimadas-na-amazonia-e-os-rios-voadores-que-viraram-nuvens-de-fumaca.ghml

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

A premissa metodológica desta 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 (Dagmar; Paraíso, 2012).

Conforme já descrito no capítulo 2, a análise e problematização do material empírico é feito de acordo com a AD segundo Michel Foucault⁰(1987; 1993; 1995a; 1995b; 2000; 2006), conhecidas também como teorizações foucaultianas, assim como conceitos utilizados no jornalismo ambiental digital. As teorizações foucaultianas, ao mapear os regimes de verdade, não buscam a análise interna das verdades produzidas no material empírico, mas os olha em sua superfície, como monumentos (Saraiva, 2015). Os conceitos estudados por estas teorizações são ricos para

problematizar as verdades estabelecidas e que acabam circulando como naturalizadas. O termo problematizar aqui usado não significa que os resultados são julgados, mas sim que se deve questionar os enunciados universais, investigar o “sistema de aceitabilidade” que foram formados em um dado momento e que funcionam posteriormente como evidência e universalidade (Lemke, 2017).

Veiga-Neto (2004, p. 141) afirma que para Foucault, todo saber se organiza para atender a uma vontade de poder, corroborando o entendimento de que “mais saberes conferem maiores poderes”. Nas teorizações foucaultianas o saber opera como uma correia transmissora das relações de poder, e é assim que o material analisado deve ser entendido. Deve-se entender que o poder se manifesta como vontade de cada um em atuar sobre a ação dos outros, delimitando seus campos de possibilidades. Com isto busca-se satisfazer interesses e conferir legitimidade.

Quando cada narrativa a respeito da repavimentação do trecho do meio da BR 319 é falada, publicada em documentos ou divulgada pela mídia, busca-se estruturar o campo de possibilidades do objeto aqui estudado. Se a conclusão for pela importância da repavimentação do trecho do meio, ampliam-se os campos de possibilidades da BR 319. Se ocorrer o contrário, limita-se. E pensando com Foucault (2009), entende-se que nenhuma análise é neutra já que cada análise procura conferir legitimidade para satisfazer interesses específicos.

No capítulo a seguir será feita a análise do material empírico com base no referencial teórico escolhido.

4 ANÁLISE DO MATERIAL EMPÍRICO

Neste capítulo é feita a análise do material escolhido de forma a atingir o objetivo geral desta pesquisa: analisar como os discursos da ministra do MMA, Marina Silva, e do presidente da CPI das ONGs, Senador Plínio Valério, sobre a repavimentação do trecho do meio da BR-319 (Manaus - Porto Velho), proferidos em 27 de novembro de 2023 e retransmitidos pela TV Senado (2023), reverberaram e foram veiculadas nos portais de notícias amazonenses e nacional, e como esta repavimentação é entendida por tais veículos de comunicação, mapeando e problematizando quais regimes de verdade circulam sobre o tema no material analisado.

Outro objetivo deste capítulo é analisar o EIA da repavimentação do “trecho do meio” da BR-319 e seu RIMA, confrontando suas conclusões com as falas da ministra Marina Silva, destacando possíveis dissonâncias entre os argumentos técnicos e políticos. Este é um dos objetivos específicos desta dissertação.

Os excertos (*corpus*) desta pesquisa foram agrupados em duas categorias analíticas denominadas “Contextualização Amazônica” e “O emblemático caso do trecho do meio da BR-319”. Estas categorias analíticas foram criadas para que o leitor possa entender inicialmente como a Amazônia é percebida pelo Estado, pelos políticos e pelo meio jornalístico, de forma que quando a análise das narrativas que envolvem a repavimentação do “trecho do meio” da BR-319 é abordada, o leitor possa entender o contexto no qual a rodovia está inserida.

4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO AMAZÔNICA

O início desta análise concentra-se nos enunciados proferidos pelo senador Plínio Valério e pela ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, no âmbito da Amazônia de forma mais ampla, os quais funcionam como contexto discursivo para as narrativas posteriormente construídas em torno da rodovia BR-319. O vídeo analisado (TV Senado, 2023, *on-line*) inicia-se com a fala do senador amazonense Plínio Valério, presidente da CPI das ONGs, que afirma:

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.

Na sequência, a ministra Marina Silva inicia sua participação apresentando esclarecimentos sobre sua presença na comissão, uma vez que havia sido convocada, e não convidada, a comparecer à CPI das ONGs, informação também veiculada pela Revista Cenarium. Conforme noticiado:

A ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima foi convocada a depor na CPI das ONGs após não comparecer na sessão em que foi convidada na semana passada. Após isso, os senadores transformaram o convite em convocação (Góes, 2023, *on-line*).

Durante sua fala inicial, a ministra destacou compromissos institucionais internacionais, ao afirmar que era a chefe da delegação brasileira que participaria, dias depois, da abertura da Conferência das Nações Unidas sobre o Clima (COP 28), na qual o presidente Luiz Inácio Lula da Silva seria um dos palestrantes da sessão de abertura. Segundo Marina Silva: “Só queria deixar claro que não houve nenhuma tentativa de recusa em comparecer ao convite desta comissão” (TV Senado, 2023, *on-line*).

E acrescentou:

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, *on-line*).

Outro excerto que contribui para compreender a posição discursiva ocupada pela ministra Marina Silva é o publicado pela Revista Cenarium, no qual ela rememora ações implementadas durante sua primeira passagem pelo Ministério do Meio Ambiente:

Quando eu fui ministra pela primeira vez, fui eu que propus que se criasse um sistema de detecção do desmatamento em tempo real e que se colocasse os dados abertos para o Brasil e o mundo inteiro, porque o que eu queria era transparência onde estava acontecendo o desmatamento (Góes, 2023, *on-line*).

Ao mobilizar realizações de gestões anteriores, a ministra aciona um conjunto de saberes técnicos e institucionais que contribuem para a legitimação de sua fala no debate público. Nessa perspectiva, a relação entre poder e saber permite que determinados sujeitos sejam reconhecidos como autorizados a produzir discursos que circulam como verdadeiros na malha social, orientando condutas e políticas públicas. Conforme destaca Saraiva (2015, p. 247), “existe uma relação inexplicável entre

verdade e poder. A verdade é uma produção predominantemente dos grupos mais empoderados. Sua produção se dá em um campo de lutas”.

No decorrer de sua exposição, a ministra também sustentou que:

O que faz o Brasil não está pior [no ranking dos países emissores de CO₂] é o fato de termos feito políticas públicas a partir de 2003 que conseguiram debelar o maior vetor de CO₂ 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 CO₂. 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 7% 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 CO₂. Esse resultado que alcançamos fez com que o Brasil conseguisse ser o primeiro país em desenvolvimento que assumiu metas voluntárias de redução de CO₂, sendo a vanguarda, entre os países em desenvolvimento (TV Senado, 2023, *on-line*).

Observa-se, nesse conjunto de enunciados, que o desmatamento e a emissão de carbono são mobilizados como indicadores centrais na condução das narrativas em disputa, embora sejam interpretados de maneira distinta pelos atores envolvidos. Enquanto o senador enfatiza a baixa participação relativa do Brasil nas emissões globais, a ministra utiliza o mesmo indicador para situar o país entre os maiores emissores, destacando ações de mitigação implementadas no período de 2003 a 2008, correspondente à sua atuação como ministra do Meio Ambiente. Esses enunciados contribuem para demarcar posições discursivas e reforçar lugares de autoridade no debate, evidenciando, conforme Foucault (1995a), que as práticas discursivas estão intrinsecamente articuladas às relações de poder-saber.

Essa posição também se expressa quando a ministra afirma:

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, *on-line*).

Ao longo do pronunciamento, foram exibidos vídeos com falas de povos da floresta — indígenas e ribeirinhos — que explicitam dificuldades vivenciadas em decorrência de limitações impostas por normativas ambientais e pela atuação de

órgãos e organizações na região. Entre os registros apresentados, destacam-se relatos sobre a destruição de moradias e roçados familiares em áreas classificadas como terras indígenas, bem como imagens que evidenciam situações de pobreza e insegurança alimentar em comunidades indígenas, cujas necessidades são frequentemente associadas a projetos financiados por recursos do Fundo Amazônia (2025). Diante desses registros, a ministra afirmou:

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, *on-line*).

O vídeo da fala dos indígenas e ribeirinhos nos remete a busca pela justiça ambiental, que não é somente a proteção de florestas, mas também dos direitos de todos que nela moram. Há necessidade de se buscar o desenvolvimento sustentável para todos os sujeitos que moram na Amazônia, e não somente parte deles. Lembrando que:

[...] existem perfis diferenciados de “povos da floresta” (caboclos, seringueiros, pescadores, indígenas e o habitante da cidade, etc.) e que eles têm histórias e trajetórias singulares.

Nessa cobertura, o divulgador precisa também assumir o conceito de cultura de forma integral, de modo que sejam admitidas e legitimadas as diferenças e não contemplar o cidadão da Amazônia com uma visão que privilegia o exotismo ou com pretensa fragilidade.

Os povos da floresta interagem, as populações diversas que moram na Amazônia convivem e não digladiam com ela (Barbosa, 2010, p. 47).

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

Na contramão desta opinião, a Cenarium publicou uma reportagem que reduz a importância da rodovia durante o período da Covid 19 e destaca que o problema do transporte do oxigênio teria sido resolvido se tivesse sido usado o modal fluvial, que segundo ambientalistas é o único viável à região, mas que mostrou suas limitações na época da seca dos rios e que no dia a dia, limita o poder de ir e vir dos amazônidas.

A reportagem “BR-319: da ‘má-fé’ à revelação do lobby – Alerta para Amazônia” (Ferrante, 2023, *on-line*) afirma que

Em meio à crise de saúde pública que assolou Manaus durante a pandemia de Covid-19, uma revelação alarmante surge sobre as ações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) em relação à rodovia BR-319. Um estudo publicado no Journal of Racial and Health Disparities aponta que o Dnit esteve envolvido em práticas de lobby, omitindo informações cruciais sobre a rota mais eficaz para o transporte de oxigênio.

Reportagens como esta, que estimulam o leitor a achar que verdades “ocultas e alarmantes” foram descobertas e desmascaradas, com títulos que conduzem o leitor a conclusões negativas sobre a BR-319 e que objetivam enfraquecer a importância da rodovia, são estratégias utilizadas pelos sujeitos que se posicionam contra a repavimentação do trecho do meio, entendida como única responsável pelo desmatamento da Amazônia Central. Lembrando que no Brasil o termo “lobby” significa:

Atividade de pressão de um grupo organizado (de interesse, de propaganda etc) sobre políticos e poderes públicos, que visa exercer sobre estes qualquer influência ao seu alcance, mas sem buscar o controle formal do governo; companhia, lobismo (a preservação da Amazônia deve-se, em parte, ao ecologistas (Houaiss; Villar, 2001, p. 1775).

A Cenarium ao longo do período analisado não postou uma única reportagem que mostrasse o problema logístico rodoviário na BR 319 para o abastecimento dos Estados do Amazonas e Roraima durante as grandes secas dos rios. O portal reposta com frequência estudos internacionais que são contra a repavimentação do trecho do meio da rodovia, onde a necessidade da população amazônica não é citada.

“[...] Revista Science, um dos maiores e mais prestigiados periódicos científicos do mundo que, além de destacar esses fatos, apontou que a rodovia BR-319 é uma ponta de lança para o desmatamento na Amazônia.” (Ferrante, 2023, *on-line*).

Após este vídeo o senador pergunta à ministra: “Vale a pena salvar a humanidade do futuro condenando esta gente à morte?” (TV Senado, 2023, *on-line*). 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? (TV Senado, 2023, *on-line*).

[...]. 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, *on-line*).

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 não mobiliza 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 à 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 EIA para repavimentação do Trecho do Meio da BR-319, até sua aprovação em 2022.

É importante destacar dentro desta contextualização que o Amazonas possui uma das piores infraestruturas rodoviárias do País (A Crítica, 2024). “O levantamento avaliou um total de 1.030 quilômetros de estradas federais, sendo que apenas 10 quilômetros foram considerados ótimos, 40 bons e 224 regulares” (A Crítica, 2024, *on-line*).

Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte sobre rodovias aponta que o Estado do Amazonas apresenta uma das infraestruturas rodoviárias mais precárias do País. O levantamento avaliou um total de 1.030 quilômetros de estradas federais, sendo que apenas 10 quilômetros foram considerados ótimos, 40 bons e 224 regulares. Um total de 756 quilômetros foram considerados ruins (358) e péssimos (398), ou seja, 74% se encontram em condições críticas (A Crítica, 2024, *on-line*).

Média - Nacionalmente, dos 67,7 mil quilômetros avaliados, apenas 18,8% foram considerados ruins (15,4%) e péssimos (3,4%). No Amazonas, foram avaliados trechos das rodovias BR-174, BR-230, BR-317 e a BR-319. O balanço é publicado anualmente pela confederação (A Crítica, 2024, *on-line*).

Assim, percebe-se que dentro do contexto amazônico de precariedade das rodovias federais e necessidades de melhorias no deslocamento terrestre, existem verdades distintas que circulam sobre a importância da Amazônia: verdades que mostram a importância da Amazônia para o Brasil e para o mundo, evidenciada por estatísticas de desmatamento e emissão de CO₂, e verdades que mostram as dificuldades ambientais cotidianas da Amazônia para o próprio amazônida que nela habita.

4.2 O EMBLEMÁTICO CASO DO TRECHO DO MEIO DA BR-319

A segunda categoria analítica é composta por narrativas sobre a BR-319. Os fragmentos 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/AM e Boa Vista/RR - ao restante do Brasil. Quanto à repavimentação do trecho do meio 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 km² 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, *on-line*).

Neste momento o presidente da CPI, senador Plínio Valério, fala: “No Amazonas nós preservamos 97% da nossa floresta” (TV Senado, 2023, *on-line*). 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, *on-line*). 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 afastos, chegaria carro, aviões pousariam (TV Senado, 2023, *on-line*).

A afirmação da ministra Marina Silva de que a repavimentação da BR-319 serviria apenas para “passear de carro” produz um efeito discursivo de redução da função social da rodovia. Ao circunscrever o empreendimento ao campo do lazer, o enunciado desconsidera — ou torna pouco inteligíveis — as múltiplas demandas por mobilidade, acesso a serviços, abastecimento e integração territorial vivenciadas pelas populações que habitam o entorno da BR-319, as quais são apresentadas ao longo do material audiovisual exibido na CPI. Nesse sentido, o discurso opera um mecanismo de exclusão, ao limitar os modos legítimos de significar a rodovia no debate público.

Quando a ministra caracteriza a repavimentação da BR-319 como destinada a “passear de carro”, o enunciado opera uma redução semântica do objeto rodovia, deslocando-o do campo das políticas públicas estruturantes para o campo do lazer supérfluo. Esse deslocamento não é neutro: ele reconfigura o horizonte de inteligibilidade da obra, tornando ilegítimas — ou secundárias — demandas relacionadas à mobilidade, abastecimento, acesso a serviços públicos, segurança logística e integração territorial.

Assim, o efeito discursivo do enunciado não reside na intenção do sujeito que fala, mas na forma como determinadas necessidades sociais deixam de ser enunciáveis ou reconhecíveis dentro daquele regime de verdade. Ao restringir simbolicamente a função da rodovia, o discurso produz um apagamento das experiências e condições materiais das populações que dependem cotidianamente da BR-319, deslocando essas demandas para fora do campo do debate legítimo.

Trata-se, portanto, de um mecanismo de exclusão discursiva, no sentido foucaultiano, no qual certos sujeitos e necessidades não encontram lugar de enunciação reconhecido, mesmo quando estão materialmente presentes no espaço analisado (no caso, nos vídeos exibidos na CPI).

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. E as reportagens que mostram a importância desta rodovia para o sujeito amazônico podem ser entendidas como formas de resistência a verdade entendida como “única” e proferida pelos sujeitos que se posicionam contra a pavimentação do trecho do meio. Funcionam como outras formas de ver e entender o objeto analisado e o contexto amazônico que não somente aquela de que as rodovias aumentam o desmatamento na Amazônia.

São olhares que focam nas necessidades do sujeito amazônico, mas também mostram que o Estado está ausente fisicamente na região da BR 319 para que possa influenciar positivamente na preservação ambiental e reduzir os índices dos ilícitos ambientais. Este posicionamento também é o defendido pelo Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do trecho do meio da BR 319, conforme será descrito mais a frente desta escrita.

O excerto a seguir, de manchete “Fumaça, seca e o isolamento do Amazonas” do Portal do Holanda (2024a, *on-line*), publicado no período da seca extrema que assolou o norte do país, demonstra como a resistência é observada nos meios digitais analisados:

Para um Estado como o Amazonas, isolado do resto do País, resta poucas saídas. Sem os rios, que são suas estradas, o isolamento é inevitável e a alternativa rodoviária vem sendo bloqueada por ONGs que se tornaram para o governo Lula e para juízes brasileiros, verdadeiros cultos, senão seitas ambientais, cujos fundamentos devem ser seguidos à risca, ainda que o preço seja a negação da vida e do bem-estar de 5 milhões de brasileiros que vivem na região.

Outros excertos que mostram a resistência ao regime de verdade proferido por Marina Silva são os descritos a seguir na reportagem intitulada “Estadualizar a BR 319 é a saída para conter ambientopatas”:

A decisão de asfaltar a BR 319 deve ser de natureza política e humanitária. Não pode continuar sendo solapada por interferência de ongs e outras instituições suspeitas que sobrevivem de ajuda internacional e se imiscuem indevidamente em assuntos do país.

Sempre haverá entidades colocando o dedo e ambientopatas ganhando espaço na mídia e dinheiro em nome de um pseudo apocalipse ambiental, que na versão deles ocorreria com a reconstrução da BR 319. Para estas entidades, na Amazônia tudo deve ser protegido, menos cerca de 4 milhões de vidas que precisam da rodovia (Portal do Holanda, 2024b, *on-line*).

Os excertos que mostram e defendem a repavimentação do trecho do meio da rodovia clamam por justiça ambiental para os povos amazônicos que não podem ficar isolados via rodoviária do resto do Brasil, e por consequência do mundo, por estarem localizados na Amazônia. Isso pode ser entendido como Injustiça Ambiental para os povos amazônicos. Os que defendem a repavimentação do trecho do meio entendem que a floresta não pode ser transformada em prisão geográfica para os que aqui moram. E que o Governo estando presente nas áreas amazônicas que sofrem danos ambientais só trará resultados positivos para a floresta.

Lembrando que conforme já foi citado na base teórica que sustenta esta pesquisa, a Rede Brasileira de Justiça Ambiental ampliou o conceito de “Justiça ambiental” para além do racismo ambiental na alocação dos lixos tóxicos. De acordo com esta Rede, a “Justiça Ambiental” é um conjunto de práticas que:

- a – asseguram que nenhum grupo social, seja ele étnico, racial ou de classe, suporte uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas de operações econômicas, de decisões de políticas e de programas federais, estaduais, locais, assim como da ausência ou omissão de tais políticas;
- b – asseguram acesso justo e equitativo, direto e indireto, aos recursos ambientais do país;
- c – asseguram amplo acesso às informações relevantes sobre o uso dos recursos ambientais e a destinação de rejeitos e localização de fontes de riscos ambientais, bem como processos democráticos e participativos na definição de políticas, planos, programas e projetos que lhes dizem respeito;
- d – favorecem a constituição de sujeitos coletivos de direitos, movimentos sociais e organizações populares para serem protagonistas na construção de modelos alternativos de desenvolvimento, que assegurem a democratização do acesso aos recursos ambientais e a sustentabilidade do seu uso (Acseirad; Herculano; Pádua, 2004, p. 13-20).

Assim, quando defendem que a repavimentação do trecho do meio trará consequências irreparáveis ao bioma amazônico, colocam na “quota” de uma rodovia já existente toda a falta de atuação do Estado e dos próprios ambientalistas, que se quisessem, poderiam junto com a sociedade local, achar outras soluções aceitáveis para a população amazônica, que é pequena mas que carrega o peso desproporcional

de “salvar o mundo de uma catástrofe mundial”, mostrando desta forma a injustiça ambiental que é imposta à população amazônica quando o tema é o direito de ir e vir assegurado a todo brasileiro pela Constituição Federal.

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?

Outro momento que mostra a estratégia da ministra em omitir a existência do Estudo de Impacto Ambiental é o descrito no excerto a seguir publicado pelo Portal do Holanda (2024c, *on-line*):

[...] a obra de pavimentação dos 918 quilômetros (Km) da BR-319, entre Manaus e Porto Velho, precisa passar por um estudo baseado em dados e evidências científicas. "Se isso já tivesse feito, nós teríamos um suporte técnico para poder ter uma resposta definitiva".

Lembrando que o termo estratégia utilizado nesta análise deve ser entendido de três maneiras, conforme já descrito no capítulo de base teórica:

Foucault distingue três sentidos do termo “estratégia”:1)Designa a escolha dos meios empregados para obter um fim, a racionalidade utilizada para alcançar os objetivos.2)Designa o modo em que, em um jogo, um jogador se move de acordo com o que pensa acerca de como atuarão os demais e do que pensa acerca do que os outros jogadores pensam acerca de como ele haverá de se mover.3)Designa o conjunto de procedimentos para privar o inimigo de seus meios de combate, obrigá-lo a renunciar à luta e, assim, obter a vitória (Castro, 2016, p. 151-152).

À luz das contribuições de Foucault (2000), torna-se possível problematizar as formas pelas quais determinados entendimentos são continuamente aceitos e estabilizados no espaço social, compreendendo-os como efeitos de construções discursivas cujas regras de produção nem sempre são explicitadas. Nesse sentido, observa-se que o discurso da ministra Marina Silva, ao afirmar que “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”, opera independentemente da materialidade histórica da BR-319, que já existiu como rodovia integralmente asfaltada. Ainda assim, enunciados que associam a repavimentação do

trecho do meio ao aumento do desmatamento permanecem circulando de forma legítima e naturalizada no debate público.

O portal de notícias A Crítica (Braga, 2023, *on-line*) em uma reportagem com o título “Não é para passear” afirma que

[...] sem argumentos minimamente confiáveis e sérios, os indivíduos resistentes a esse justo pleito [a repavimentação do trecho do meio] entenderam, agora, de proclamar que desejamos a realização da obra apenas para passear pela rodovia.

E continua:

De uns tempos para cá as justificativas do Ministério e de sua titular **deixaram de ser focadas nas questões ambientais** pura e simples, na proteção da natureza, na defesa da floresta em pé, no risco de invasão das margens da rodovia e estabelecimento de grandes núcleos urbanos e de predadores humanos. Mesmo estas, **diante de tudo que tem acontecido na Região durante muitos anos e estando a rodovia devidamente aberta e tido circulação precária por tanto tempo**, mesmo estas justificativas não eram nem são suficientes para convencer qualquer cristão bem-intencionado (Braga, 2023, *on-line*, grifo nosso).

O trecho acima mostra como dentro do discurso defendido por Marina Silva novos saberes vão surgindo para que o poder possa continuar sendo exercido. É a relação poder-saber que permeia os discursos, que ao serem aceitos na malha social, viram regimes de verdades. Mostra também que os discursos não são lineares e que eles se deslocam a depender do contexto e da época. E ao se deslocar, ganham novos significados e efeitos.

Um outro trecho da mesma reportagem afirma:

A ela [ministra] podemos responder que temos direito a essa providência governamental [a BR-319 toda pavimentada], seja pelos nossos impostos que contribuem para o País, seja porque rasgar a rodovia foi decisão federal acertada em busca da melhor integração do território brasileiro, e porque a Constituição da República impõe que sejam efetivadas ações que visem a redução das desigualdades regionais e a rodovia vai contribuir nesse sentido, ou, ainda, porque há, modernamente, meio e modos de o Estado enquanto Poder Público atuar – **se quiser** – para a proteção do meio ambiente sem a imposição dessa restrição descabida aos nortistas e ao Amazonas (Braga, 2023, *on-line*, grifo nosso).

O Portal de Notícias BNC Amazonas (2023) veiculou a notícia “Por que não fizeram a BR-319 nos últimos 15 anos?” a respeito da fala da ministra, e afirmou que “Ela questiona a responsabilidade do governo federal e destaca a dificuldade de comprovar a viabilidade econômica e ambiental da rodovia”.

Conforme a ministra, a BR não foi concluída porque é difícil provar a sua viabilidade econômica e ambiental. “A não ser que seja para converter os mais de 400 quilômetros de floresta virgem em outra atividade, não tem viabilidade” (BNC Amazonas, 2023, *on-line*).

De acordo com a análise foucaultiana “precisamos antes de tudo recusar as explicações unívocas” (Fischer, 2001, p. 198). Mais 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. E 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 à 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, *on-line*), do grupo Globo. 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. E afirma:

Mas autoridades do governo Lula querem aproveitar os fundos verdes para a pavimentação da rodovia BR-319, de 900 quilômetros de extensão. Segundo um estudo desenvolvido pelo grupo de pesquisa independente Climate Policy Initiative (CPI) em parceria com o Projeto Amazônia 2030, a pavimentação da BR-319 tem o potencial de causar impactos em cerca de 300 mil km² da Amazônia, uma área maior que o estado de São Paulo (Um Só Planeta, 2024, *on-line*).

Em outro trecho da reportagem afirma-se:

Pesquisas mostram que todos os grandes projetos rodoviários na Amazônia desencadearam um aumento na grilagem de terras e no desmatamento ilegal [...] e que as árvores não seriam apenas derrubadas nas margens das estradas, mas o projeto criaria uma rede interligada de estradas principais, dando aos desmatadores acesso a uma área muito maior (Um Só Planeta, 2024, *on-line*).

Ao afirmarem que a repavimentação do trecho do meio “criaria” uma rede interligada de estradas principais, dando maior acesso aos desmatadores, conduz o leitor a pensar que a estrada não existe, o que não se coaduna com a materialidade dos fatos. A estrada já existe e está trafegável, mesmo em condições precárias no seu trecho do meio, principalmente no inverno. Estudos apresentados na revisão de

literatura aqui já detalhada mostram que os ilícitos ambientais na Amazônia estão crescendo anualmente. Os ilícitos ambientais continuam aumentando na Amazônia mesmo com a dificuldade de repavimentação do trecho do meio da BR-319, conforme demonstra a reportagem da Cenarium intitulada “BR-319: da ‘má-fé’ à revelação do lobby – Alerta para Amazônia” afirma que: “Conforme apontado por um estudo no periódico científico *Environmental Conservation*, editado pela Universidade de Cambridge, vários ramais ilegais já perpetram terras indígenas na área da rodovia BR-319”.

Em outro trecho da mesma reportagem afirma-se que:

[...] as taxas de desmatamento no “trecho do meio” da rodovia BR-319 também excedem em três vezes o observado em relação à média para todo o bioma amazônico. De acordo com uma nota técnica produzida pelo Observatório da Rodovia BR-319, os ramais ilegais já superam em quase seis vezes a extensão da rodovia.

Em reportagem do portal BNC Amazonas (2024b), com o título “BR-319: desmatamento, queimadas e invasões avançam, diz IBAMA” afirma que “O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) constatou o avanço de devastação, queimadas e ocupação de terras públicas ao longo da BR-319”. Percebe-se assim que o avanço do desmatamento na região avança independente da repavimentação do trecho do meio, mostrando que a ausência do Estado é ponto central da problemática em questão. E o pensamento lógico é perceber que o asfaltamento possibilita a presença do Estado de forma efetiva nesta região. Entretanto, a forma mais comum de entender as rodovias na Amazônia é a destacada no estudo abaixo divulgado pelo Portal A Crítica.

O estudo ‘A Expansão da Fronteira Agrícola no Sul do Amazonas’, de pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) associa os crimes ambientais na região à existência das rodovias BR-364 (Rio Branco - Porto Velho), BR-319 (Manaus - Porto Velho) e BR-230 (Transamazônica), que propiciaram a migração e a expansão da fronteira agrícola (Júnior, 2024, *on-line*).

Na reportagem “ALERTA: Em 10 dias, o Amazonas vai entrar em estado de emergência climática” (Souza, 2024a), o portal A Crítica noticia que o governador do AM falou da necessidade de infraestrutura e logística para combater os incêndios no AM.

O governador criticou a demora pela pavimentação da BR-319 e comentou que o projeto apresentado recentemente atesta a viabilidade da rodovia.

“Ainda há uma intransigência por parte do Brasil e do mundo. O trabalho divulgado pelo ministério, feito pelo ministro Renan (ministro dos Transportes), mostra o que já sabíamos, é possível recuperar a BR-319, há viabilidade no projeto.” [...]

Sem estradas e com dependência dos transportes aquaviários, o governador informou que na terça-feira (25/06), medicamentos extras serão enviados aos municípios para estoque, além de agilizar a manutenção de equipamentos essenciais no interior, envio de oxigênio e, na educação, kits de merenda escolar e transporte para facilitar a chegada dos alunos nas unidades educacionais (A Crítica, 2024, *on-line*).

Assim, observa-se que a necessidade de repavimentação da BR-319 é um dos argumentos utilizados pelos defensores da repavimentação como necessários melhorar o controle do Estado contra os ilícitos ambientais que continuam subindo. Em contrapartida, a mesma repavimentação é vista como vetor de mais destruição da floresta pelos que são contra a repavimentação do trecho do meio.

Um estudo publicado no Environmental Monitoring and Assessment, que é editado pelo grupo Nature, foi apontado que a pavimentação da rodovia BR-319 aceleraria as mudanças climáticas, intensificando as secas na Amazônia central e causando a extinção de espécies que, hoje, são consideradas comuns e fora de perigo de extinção (Ferrante, 2023, *on-line*).

As necessidades da população local são invisibilizadas usando como base estudos internacionais, conforme pode-se notar com a afirmação de que “A manutenção da BR-319 tem beneficiado **apenas** grileiros e madeireiros ilegais, fortalecendo o crime organizado, conforme indicam estudos recentes na Land Use Policy e Environmental Conservation” (Ferrante, 2023, *on-line*, grifo nosso). E assim é omitido do leitor a opção de conhecer a situação de vulnerabilidade social da região, como se na Amazônia só existissem grileiros e madeireiros ilegais. O leitor é conduzido a se posicionar contra a BR-319, que é vista como vilã do desmatamento na Amazônia Central, indo além e sendo responsabilizada também por extinção de espécies.

Estudos de renomadas instituições internacionais são utilizados pelos sujeitos que se posicionam contra a repavimentação do trecho do meio, já que:

[...] no campo da Educação Ambiental, existem discursos considerados legítimos e verdadeiros. Estes produzem um determinado tipo de sujeito, indicando sua forma de ser e agir perante a natureza e os problemas ambientais apresentados diariamente (Garré, 2021, p. 143).

Devemos lembrar que a verdade “[...] pode ser uma violência para determinados grupos que, não tendo o poder de produzi-las, são posicionados de formas subalternas, desvalorizadas, inferiorizadas” (Saraiva, 2015, p. 247). Percebe-se também que as reportagens que citam tais estudos possuem escrita tendenciosa e alarmista com o propósito de causar pânico ao leitor e levá-los a se posicionar contra a repavimentação.

Em estudo publicado pela revista científica *Die Erde*, foi apontado que, se pavimentada, a rodovia BR-319 tende a levar a Amazônia ao ponto de não retorno. Este limiar de desmatamento causará o colapso de todo o bioma, como já apontado por diversos estudos científicos (Ferrante, 2023, *on-line*).

Em que pese muitas escritas darem o entender que a rodovia não existe ou não seja pavimentada, 48,2% da BR-319 é pavimentada. Conforme já foi escrito no capítulo inicial, esta rodovia no passado foi toda asfaltada e somente seu trecho central, conhecido como “trecho do meio” e objeto de análise desta pesquisa, atualmente não é pavimentado. Excertos como o citado acima não posicionam o leitor do contexto em que a rodovia está inserido, sendo que, quando se aborda questões ambientais, também é necessário mostrar o contexto social, político, econômico nas quais tais questões estão inseridas.

Nessa correnteza de discussões, as visões de “natureza conservada”, “natureza selvagem” ou “natureza intocada”, como pregam as correntes naturalistas da Educação Ambiental, tornam-se insustentáveis, uma vez que entendemos que o homem faz parte da natureza e vice-versa (Garré, 2021, p. 144).

A mesma autora comenta ainda a importância de acabar com a visão de polaridades excludentes, mostrando a relevância de “[...] pensar em outras possibilidades para nossa existência e contato com o natural, para além destas dicotomias e reducionismos” (Garré, 2021, p. 145).

Romper com uma visão de polaridades excludentes, na qual homem e natureza estão separados, o primeiro relacionando-se ao mundo social e cultural e a segunda ao mundo biológico não é tarefa fácil. A EA[Educação Ambiental] foi se construindo e se fortalecendo através desse olhar binário e as concepções mais tradicionais tomam o homem como o destruidor do mundo natural. Para essas vertentes, há que se fazer uma retomada de modo que a natureza seja reconstruída e recuperada (Garré, 2021, p. 144).

É importante entender que as necessidades dos sujeitos amazônicos também são importantes, de forma que novas formas de pensar a relação com a natureza possa ser obtida para que se busque justiça ambiental para toda a população local.

A reportagem do portal Um só Planeta (2024) critica a forma como os defensores da repavimentação mostram a importância da rodovia, já que a estrada é percebida por estes como uma ferramenta que torna a ação do Estado mais eficaz e presente no combate aos ilícitos ambientais. Interessante que a reportagem não nega esta importância, só afirmando que os ambientalistas sustentam que estes projetos não são apoiados pelo fundo:

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou em agosto passado, que planejava apresentar ao conselho diretivo do Fundo Amazônia um projeto para pavimentar a estrada. **Isto transformaria a estrada na “estrada mais sustentável” do mundo e permitiria um acesso mais fácil às patrulhas policiais para monitorizar e prevenir o desmatamento, disse o ministério. Mas os ambientalistas argumentaram que este não é o tipo de projeto que o fundo pretende apoiar.** Um dos idealizadores do fundo, o cientista florestal Tasso Azevedo, disse que o projeto “não se enquadra em nenhuma das linhas de apoio previstas no fundo” (Um Só Planeta, 2024, *on-line*, grifo nosso).

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 (2025), 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 (2025) 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%).

O Fundo Amazônia (2025) é o principal instrumento nacional de financiamento de ações para redução de emissões provenientes do desmatamento e da degradação florestal (REDD+)⁷, sendo hoje o maior fundo de REDD+ global. A gestão do fundo é

⁷ 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".

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 na CPI, observa-se a circulação de um regime de verdade que associa o Fundo Amazônia (2025) e a atuação de ONGs a uma forma de ingerência externa sobre o território amazônico. Tal regime de verdade não se apresenta como denúncia a ser verificada, mas como um conjunto de enunciados que produz sentidos sobre soberania, responsabilidade ambiental e autonomia nacional, ao mesmo tempo em que constrói posições antagônicas entre “nós” e “eles”, “quem preserva” e “quem impõe regras”. Nesse enquadramento discursivo, a Amazônia é significada como espaço de disputa geopolítica e simbólica, e não apenas ambiental, revelando como diferentes racionalidades políticas se articulam na produção de verdades sobre o Fundo Amazônia (2025) no contexto local

O discurso proferido pela ministra Marina Silva é relacionado a racionalidades que extrapolam a dimensão estritamente ambiental, articulando-se à dinâmicas políticas, institucionais e internacionais associadas à preservação da Floresta Amazônica e aos investimentos vinculados ao Fundo Amazônia (2025). Tal regime de verdade não é analisado nesta pesquisa como algo “descoberto” ou anteriormente “oculto”, tampouco como revelação de uma verdade subjacente. Conforme assinala Fischer (2001), a análise do discurso na perspectiva foucaultiana recusa a busca por sentidos ocultos, concentrando-se nos enunciados tal como são proferidos e nas condições que possibilitam sua circulação e aceitabilidade.

Nesse sentido, a análise permanece no que é dito no vídeo examinado, especialmente nas falas dos senadores que problematizam o Fundo Amazônia (2025), a atuação das ONGs e a destinação de recursos a programas públicos implementados na região amazônica. Esses enunciados produzem uma determinada inteligibilidade sobre tais iniciativas, frequentemente significadas como formas de ingerência externa ou de financeirização da Amazônia, constituindo, assim, outro regime de verdade que circula e se estabiliza na malha social local.

A fala a seguir, proferida pelo senador Plínio Valério, exemplifica como esse regime de verdade é enunciado no âmbito da CPI, ao construir uma narrativa que associa o financiamento internacional a relações assimétricas de poder e à imposição de agendas ambientais externas sobre o território amazônico:

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, *on-line*).

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 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 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (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 a 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, *on-line*).

No desenrolar do debate, a interação discursiva entre o senador e a ministra evidencia disputas simbólicas em torno dos modos legítimos de nomear e interpretar a atuação das ONGs e do Fundo Amazônia (2025). A intervenção da ministra, ao

problematizar o uso da expressão “caixa preta”, desloca momentaneamente o debate para o campo das relações raciais e da linguagem, enquanto a réplica do senador reinsere o enunciado no campo da metáfora política, reformulando-o como “caixa de pandora”. Essa sequência discursiva revela como os sentidos são negociados, reconfigurados e disputados no próprio ato da enunciação.

Ao final de sua fala, o senador mobiliza uma narrativa ao contrapor o que denomina “império do bem” a uma posição atribuída aos atores locais, apresentados como injustamente responsabilizados pela destruição ambiental. Nesse enquadramento discursivo, o Fundo Amazônia (2025) e as ONGs passam a ser significados como instâncias que produzem normas e limites externos à autodeterminação nacional e regional. Tais enunciados não são analisados aqui quanto à sua veracidade empírica, mas como práticas discursivas que produzem efeitos de verdade, constroem antagonismos e posicionam sujeitos e coletividades no debate público sobre a Amazônia.

O quadro 4 abaixo faz uma comparação entre os discursos da ministra Marina Silva e do senador Plínio Valério, como forma de tornar mais explícito o procedimento analítico adotado e fortalecer a coerência metodológica da análise do discurso foucaultiana.

Quadro 4 - Análise das marcas discursivas dos agentes Marina (Governo) e Plínio (CPI)

Marcas Discursivas	Ministra Marina Silva	Senador Plínio Valério
Foco Temático	Sustentabilidade ambiental, combate ao desmatamento, proteção de populações tradicionais e biodiversidade.	Infraestrutura, desenvolvimento regional e crítica às limitações ambientais impostas pelo governo e ONGs.
Relação com Indicadores de Carbono	Brasil como 6º maior emissor global de carbono, destacando o desmatamento como principal vetor.	Brasil como responsável por apenas 1% das emissões globais, argumentando que o país não deve ser visto como vilão ambiental.
Argumentos de Legitimação	Políticas públicas implementadas a partir de 2003 reduziram emissões; compromisso ético e político com a proteção da floresta e das populações indígenas.	Necessidade de priorizar a qualidade de vida da população local e facilitar a infraestrutura, como evidenciado pela situação crítica da BR-319 durante a crise de oxigênio.
Postura na CPI	Justifica sua presença por convocação e reafirma compromisso com a COP-28; contrapõe críticas com dados históricos e estatísticos.	Assume papel de questionador, colocando em evidência falhas das políticas ambientais e seus impactos na vida da população da Amazônia.
Uso de Exemplos e Imagens	Relatos de redução estatística de desmatamento e emissão de CO2.	Vídeos mostrando dificuldades de transporte e impactos diretos na qualidade de vida devido à precariedade da BR-319.
Narrativa Histórica	Desmatamento como reflexo de uma ideologia de "integrar para não entregar", que resultou em alta destruição ambiental sem solucionar a pobreza na região.	Crítica à narrativa histórica que prioriza barreiras ambientais, atrasando soluções como a repavimentação da BR-319, fundamental para o desenvolvimento regional.
Relações de Poder-Saber	Demonstra domínio técnico e político sobre licenciamento ambiental e políticas públicas, mas enfrenta críticas sobre os entraves criados em sua gestão.	Argumenta que as restrições ambientais são reflexos de decisões políticas que desconsideram a realidade local e as necessidades de desenvolvimento da população amazônica.
Persuasão e Retórica	Baseia-se em dados, apelos éticos e exemplos históricos para justificar posições; evita responder diretamente a perguntas polêmicas, como a questão da "humanidade futura".	Usa perguntas retóricas, como "Vale a pena salvar a humanidade do futuro condenando esta gente à morte?", para provocar reflexões sobre as políticas ambientais vigentes.
Conflito Discursivo	Sustenta que proteger a floresta não deve ser contraposto ao direito à vida, mas evita endossar a flexibilização de políticas ambientais para facilitar o desenvolvimento local.	Coloca em oposição as políticas ambientais e as necessidades imediatas da população, criticando a ineficácia das ONGs e dos programas sociais no contexto amazônico.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

O quadro acima funciona como uma síntese analítica intermediária, antes da ampliação da discussão para a cobertura midiática e para os documentos técnicos (EIA/RIMA). O objetivo do quadro não é esgotar a análise nem reduzir a complexidade dos discursos, mas sistematizar regularidades enunciativas, evidenciando:

- os diferentes regimes de verdade mobilizados por cada sujeito;
- os objetos discursivos centrais (desmatamento, desenvolvimento, soberania, justiça ambiental);
- as racionalidades políticas e técnicas que sustentam cada posição;
- e os efeitos de verdade produzidos no debate público.

Dando continuidade à repercussão jornalística digital local quanto a fala da ministra Marina Silva que a população quer a BR-319 para “passear de carro”, a reportagem veiculada no Portal do Holanda (2023) afirma em seu título que “Plínio

Valério rebate Marina Silva sobre a inviabilidade econômica da BR-319”, não se posicionando sobre o que houve, apenas citando trechos das falas tanto da ministra como do senador.

A senhora (ministra) quer privilegiar o clima e a gente, o ser humano. Jamais eu vou trocar o clima pelo ser humano. A minha preocupação é sempre do ser humano, da pobreza e da miséria. O Amazonas com 97 % da floresta preservada tem 56% da população vivendo abaixo da linha da pobreza (Portal do Holanda, 2023, *on-line*).

A Revista Digital Cenarium postou duas reportagens no mesmo dia da presença da ministra na CPI, e mesmo sendo um portal local, não citou em nenhuma das duas reportagens a fala que tanto repercutiu sobre a BR-319. Uma matéria teve com o título “Marina Silva Rebate CPI das ONGs sobre Fundo Amazônia: ‘Auditado por qualquer entidade’” (Góes, 2023) e a segunda matéria com o título “Plínio Valério se exalta com Marina Silva durante CPI das ONGs” (Serrão, 2023).

Paralelamente às falas do vídeo analisado e das reportagens analisadas, existe o EIA aceito e aprovado pelo Ibama, em 2022, elaborado pelo Dnit (2021, p. 5), órgão responsável por “[...] implementar a política de infraestrutura de transportes terrestres e aquaviários, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país”.

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 n. 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 (Dnit, 2021, p. 14).

Este estudo foi resumido no documento denominado RIMA (Dnit, 2021, p. 14) “[...] em uma linguagem menos formal e técnica, para que todos possam ter acesso às importantes informações do que foi estudado”.

O relatório ainda afirma que no inverno, só se consegue chegar a Manaus/AM 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 (Dnit, 2021, p. 5).

O relatório lembra que “[...] não são permitidas construções e ocupações ao longo da faixa de domínio⁸ de uma rodovia” (Dnit, 2021, p. 7) e que já foram “desembolsados valores com projetos de engenharia, estudos e compensações ambientais, e recursos com estudos e compensações ambientais” (Dnit, 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” (Dnit, 2021, p. 9). No trecho da rodovia que será pavimentado, será construída um total de 243 passagens de fauna” (Dnit, 2021, p. 11), assim como “[...] também serão construídas 49 passagens aéreas de fauna” (Dnit, 2021, p. 12), e que “a pavimentação da rodovia é pensada com cuidado, para que os

⁸ Faixa de domínio é a base sobre a qual uma rodovia é construída. “A partir do eixo central da rodovia, a faixa de domínio da BR-319 AM se estende em 50 metros para cada um de seus lados” (Dnit, 2021, p. 7).

animais da região continuem protegidos” (Dnit, 2021, p. 12). A seguir a imagem de uma das passagens de fauna que já foram construídas ao longo da rodovia.

Figura 14 - Passagem de Fauna localizada no Km 205 da BR-319 (Lote C)



Fonte: Arquivo pessoal, 2022.

O Dnit (2021, p. 13) esclarece que:

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).

E aqui podemos perceber outra dispersão discursiva presente no material analisado a respeito do desmatamento. Enquanto Marina Silva informa que já aumentou o desmatamento em 110% só com a notícia da pavimentação da rodovia, o relatório apresenta 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” (Dnit, 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” (Dnit, 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 (Dnit, 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 em 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 (Dnit, 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 socioprodutiva, 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 (Dnit, 2021, p. 21).

Ao analisarmos as narrativas da ministra e as do EIA-RIMA (Dnit, 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.

Oliveira Neto e Nogueira (2016, p. 1-2, grifo nosso) 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.

Não foi possível se deslocar 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, p. 18-19) 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.

Ou seja, desmata-se por falta de políticas públicas eficientes 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 (Engespro; Dnit, 2021), quanto o Rima (Dnit, 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 (1995a, 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.

Discursos que associam a BR-319 à ausência de benefícios sociais e econômicos decorrentes de sua repavimentação são produzidos e reiterados de modo recorrente no debate público, contribuindo para a estabilização de determinados regimes de verdade sobre a rodovia. Em paralelo, os enunciados que compõem o EIA e o RIMA introduzem outras racionalidades no campo discursivo, operando como formas de resistência ao poder-saber hegemônico ao tensionarem tais interpretações e abrirem possibilidades para a circulação de sentidos distintos, ainda que de maneira heterogênea, na mesma malha social. Nesse sentido, como observa Veyne (2009, p. 104), a contestação de um discurso — ao desqualificar determinados enunciados — pode contribuir para fragilizar o dispositivo que lhes confere sustentação.

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 (Dnit, 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 EIA (Engespro; Dnit, 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 AM e de RO, promovendo desenvolvimento das atividades do setor primário em municípios como Porto Velho/RO, Manaus/AM, Manicoré/AM, Humaitá/AM e Tapauá/AM.

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 (Engespro; Dnit, 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 Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), 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 RIMA (Dnit, 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.

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 consequente diminuição da evasão escolar (Engespro; Dnit, 2021).

Outro documento que confirmou a viabilidade ambiental da repavimentação do trecho do meio foi o elaborado pelo MT em 2024. Visto pelos defensores da repavimentação como uma forma de tentar invisibilizar o EIA já aprovado, depois de muitos meses de atraso foi disponibilizado e finalizou com o entendimento da viabilidade ambiental do empreendimento. O relatório concluiu “ser possível conciliar o desenvolvimento regional e a preservação do meio ambiente, a partir de uma gestão inovadora que fará jus à singularidade que a BR-319 representa” (Brasil, 2024a, p. 66).

O discurso de que a repavimentação da BR-319 aumentará 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 AM e de RR, 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 AM, RO e RR.

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/AM (2024) indicam que o Rio Negro, principal afluente do Rio Amazonas e que banha a cidade de Manaus/AM, chegou a uma cota recorde de seca, em 9 de outubro de 2024, alcançando a marca de 12,11 m.

A navegação em vários rios da Amazônia Ocidental ficou total ou parcialmente comprometida, como foi o caso da hidrovia do Madeira. O Portal Um só Planeta (2024) noticiou a seca extrema dos rios na reportagem de título “As queimadas da Amazônia e os rios voadores que viraram nuvens de fumaça” afirmando que “O rio Madeira virou um deserto de areia onde as pessoas precisam caminhar durante horas no calor até chegar ao fio que resta de um dos cursos de água mais caudalosos do mundo” (Helal Filho, 2024, *on-line*). A reportagem afirma que

De acordo com Lucas Ferrante, até 70% das chuvas no Sul e no Sudeste do país são geradas pelos rios voadores. Ou seja, se não fosse por essa bomba d'água natural [da Amazônia], o Paraná e o interior de São Paulo não seriam potências agrícolas. Sem o sopro molhado da Amazônia não haveria Agrishow em Ribeirão Preto. O agro brasileiro anda de Hilux 0km por causa da chuva enviada pela floresta de pé (Um Só Planeta, 2024, *on-line*).

E finalizam a reportagem com a seguinte escrita:

Estamos vivendo na pele as previsões mais pessimistas, enquanto o presidente Lula trabalha para agravar a situação - diz Ferrante. - Ele assinou uma ordem de serviço para asfaltar 20 quilômetros da BR-319, que passa por um bloco de floresta muito preservado. E todos sabemos que as estradas são os grandes vetores de desmatamento na Amazônia. Se asfaltar, vai ser o fim daquela área (Um Só Planeta, 2024, *on-line*).

Assim, de forma irônica a reportagem vincula o desempenho do que o portal chama de “Agrishow” brasileiro aos serviços dos rios voadores amazônicos⁹, levando

⁹ “Os rios voadores são um dos grandes serviços que a Amazônia presta para o clima da América do Sul. Estamos falando da umidade gerada pela evapotranspiração das árvores na maior floresta tropical do mundo” (Helal Filho, 2024, *on-line*).

o leitor a concluir que o asfaltamento de 20 km da BR-319 pode colocar em risco o desempenho agrícola brasileiro.

O BNC Amazonas (2024d) denuncia o “Terrorismo Ambiental contra a BR-319”. Segundo a reportagem “[...] os ambientalistas que manipulam o debate e desviam o foco do verdadeiro inimigo: o capital.” (BNC Amazonas, 2024d, *on-line*).

Há por trás desse terror uma clara intenção de tirar o principal foco daquilo que realmente destrói a natureza aqui na Amazônia, no Pantanal, na Mata Atlântica, no Cerrado, em todo Brasil e no mundo: o capital.
Por que será então que o dito pesquisador não quer combater a força motriz da destruição ambiental?
Por uma questão simples e oculta: as grandes corporações capitalistas mantêm grandes institutos que financiam pesquisas sobre o pum do carapanã e seus efeitos na atmosfera (BNC Amazonas, 2024d, *on-line*).

A mesma reportagem denuncia “a manipulação do conhecimento para chegar a um fim almejado e, no caso, o fim não é a preservação da natureza”, e critica o que chama de “profecias apocalípticas” que afirmam que a repavimentação da BR-319 fará com que “Manaus deixará de ser ocupada em meio século e que milhões de amazonenses morrerão com uma sensação térmica de 71 graus Celsius” ou que a pavimentação da rodovia trará novas pandemias.

Seria cômico se não fosse cínico.
Há uma total manipulação ideológica do conhecimento científico para atender interesses escusos.
Não apontar o verdadeiro problema da humanidade para garantir apoio financeiro e atenção dos grupos econômicos que destruíram e destroem o meio ambiente é de um cinismo cheio de precedentes.
As instituições de pesquisas estão cheias desses interesses, apesar de abrigar cientistas e pesquisadores sérios e comprometidos com a preservação do planeta e com as vidas que o habitam, inclusive as humanas.
À minha gente manauara, nem Moinhos de Ventos e nem Caixa de Pandora, queremos apenas cidadania e nosso direito de escolher por onde andar (BNC Amazonas, 2024d, *on-line*).

Uma outra reportagem veiculada pelo BNC com o título “BR-319 é vetor de destruição da Amazônia, aponta artigo.”, afirma que “Um alerta científico enfatiza a urgência de interromper a destruição na Amazônia e inclui a pavimentação da BR-319 como um fator de destruição” (BNC Amazonas, 2024a, *on-line*).

Um artigo publicado na revista científica *Nature*, uma das mais respeitadas em todo o mundo, por Lucas Ferrante e Guilherme Becker, pesquisador e microbiologista da Penn State University (EUA), aponta uma “urgência científica” de deter a construção de novas estradas que “vêm alimentando o desmatamento” na Amazônia, com destaque para a rodovia BR-319 (BNC Amazonas, 2024a, *on-line*).

Outra parte da mesma reportagem afirma sobre os mesmos pesquisadores:

Eles apontam que a BR-319 não é apenas uma ameaça ambiental, mas também à saúde pública. A floresta abriga “patógenos letais” que, ao serem liberados pela devastação, podem se espalhar facilmente em um contexto de mudanças climáticas. Isso aumenta o risco de epidemias e pandemias, potentially even more severe than COVID-19 (BNC Amazonas, 2024a, *on-line*).

Esta reportagem é rica para demonstrar a capilaridade e publicação de tais afirmações contra a repavimentação do trecho do meio:

O jornal *Regional Environmental Change*, em 2021, ressaltou a falta de capacidade do Amazonas e do Brasil em lidar com uma pandemia decorrente da degradação ambiental, enfatizando a necessidade de os políticos e o judiciário considerarem as recomendações científicas. Existe um consenso nas pesquisas científicas de que a pavimentação da rodovia BR-319 será inviável e terá impactos abrangentes na Amazônia, com repercussões globais, e a responsabilidade recairá sobre o presidente Lula e seu governo se derem continuidade a estes planos (BNC Amazonas, 2024a, *on-line*).

Este “estudo” de dois pesquisadores foi amplamente divulgado nos portais de notícias locais e nacionais. A Revista Digital Cenarium divulgou este polêmico e criticado “estudo” bem antes da participação de Marina Silva na CPI das ONGs. E repostou o mesmo estudo em 2025. Outros sites utilizam a mesma estratégia de repostar “estudos” contra a repavimentação nos mais diversos sites de notícias e acadêmicos, o que pode ser entendido com uma estratégia necessária para enfatizar os regimes de verdades por eles defendidos.

Entretanto, em outra reportagem do site Um só Planeta (Carvalho, 2023, *on-line*), outra explicação foi dada para a seca extrema enfrentada na Amazônia, que não envolve a BR-319:

O El Niño na floresta amazônica deixa a bacia mais quente e mais seca. A floresta já passa por mudanças climáticas. Quando a gente junta essa combinação de um evento climático extremo - o El Niño - e as mudanças climáticas, a gente torna a Amazônia, essa floresta ombrófila densa que no 'cientifiquês' quer dizer um lugar úmido para caramba, numa caixinha de fósforo”, explicou a cientista [pesquisadora da Universidade de Oxford, Erika Berenguer] (Carvalho, 2023, *on-line*).

Enquanto estas reportagens mostram as articulações políticas de pesquisadores que são contra a repavimentação do trecho do meio da BR-319, outras mostram uma situação bem diferente causada pelas secas extremas que afetam a população amazônica.

Em Manaus/AM, operadores logísticos precisaram transferir para o município de Itacoatiara (no interior do Estado) 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/AM.

Segundo a reportagem do site de notícia BNC Amazonas (2024c, *online*), “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.

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/AM, e no Careiro da Várzea, todos demandados em razão do aumento do fluxo de veículos de carga na BR-319.

Figura 15 - Careiro da Várzea, Km 13 da BR-319



Fonte: Lira, 2024, *on-line*.

Diversas notícias foram divulgadas a respeito da dificuldade de transporte de cargas alimentícias e de produtos em geral para o abastecimento de diversos setores no AM e RR, pois com a seca dos rios (que é o principal meio de transporte da região) foi demandado o modal rodoviário e neste caso, a BR-319 que é a única via de acesso rodoviário dos estados do AM e RR ao restante do Brasil. Os únicos portais que não veicularam notícias acerca da importância da BR-319 para o abastecimento dos dois estados brasileiros foi a Revista Digital Cenarium e o portal Um só Planeta (2024).

Já em relação à travessia do Igapó-Açu, no Km 260 da rodovia BR-319, o portal A Crítica (Adriano, 2024) noticiou na reportagem “Paralisação de caminhões no KM-260 na BR-319 chega ao nono dia” que caminhoneiros, ao utilizar a rodovia BR-319, ligação de Manaus, capital do AM, ao restante do país, estavam enfrentando filas de até nove dias para transportar produtos pela rodovia, à espera da balsa. As imagens a seguir retratam a situação. Outra reportagem do mesmo site também noticiou toda a problemática de abastecimento de alimentos enfrentados pelos estados do AM e RR. A reportagem denominada “Carretas de alimentos seguem paradas em trecho da BR-319” afirma que “Cerca de 100 carretas carregadas de produtos alimentícios seguem paradas no trecho inicial da BR-319, no km 260 do Igapó Açú, por não conseguirem acessar as balsas devido ao ritmo intenso da descida do rio” (Souza, 2024b).

Figura 16 - Igapó-Açu, Km 260 da BR-319



Fonte: Arquivo pessoal.

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 como parte da mídia local trata o assunto da repavimentação da BR-319 é bem distinta da mídia nacional. Enquanto boa parte da 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.

A circulação de diferentes regimes de verdade em torno da repavimentação do trecho do meio da BR 319 ressalta a existência de conflitos ambientais, e a forma distinta como o meio ambiente é entendido por portais que são contra e a favor da repavimentação.

Enquanto os portais que são contra a repavimentação entendem a natureza como algo que deve ser protegido do ser humano que está sempre a serviço de interesses econômicos, os portais que defendem a repavimentação entendem que a natureza e o ser humano estão interligados e precisam conviver em harmonia para o bem-estar social do ser humano amazônico, que diretamente habita o ambiente

analisado. Esta relação deve estar baseada em ferramentas governamentais existentes voltadas para minimizar os impactos ambientais.

Conforme foi mencionado na revisão de literatura desta pesquisa, a determinação e elaboração da necessidade dos Estudo de Impacto Ambiental no Brasil teve a participação direta de ambientalistas, os mesmos que hoje descredibilizam a ferramenta que ajudaram a elaborar.

Para os portais que defendem a repavimentação, o ser humano amazônico precisa ter seus direitos constitucionais garantidos (direito de ir e vir e todos aqueles que estão vinculados as melhorias rodoviárias, como saúde, educação etc.). Para os portais que são contra a repavimentação, é necessário que o amazônida do Amazonas e Roraima continuem no isolamento rodoviário do restante do Brasil para que a floresta possa ser preservada para a humanidade, mesmo as reportagens e estudos mostrem a elevação dos ilícitos ambientais na região amazônica próxima a BR 319.

O bem-estar do ser humano amazônico é silenciado pelos dos portais que são contra a repavimentação, com exceção dos povos indígenas que quando necessário são chamados a defender a causa da não repavimentação, em um movimento também explicado na revisão de literatura desta pesquisa quando abordado o entendimento de Ulloa (2004) em relação ao “nativo ecológico”. Mas o povo amazônico, conforme também já explicado, é múltiplo e composto por vários grupos de indivíduos.

Os conflitos ambientais mostram que os problemas sociais e ambientais geralmente afetam os mesmos indivíduos, isto é, aqueles que denunciam as desigualdades ambientais (Acseirad, 2010). As reportagens que mostram as dificuldades logísticas e a necessidade do bem-estar do sujeito amazônico evidenciam as desigualdades ambientais vividas pelo amazônida em prol do suposto bem-estar da população mundial.

A narrativa de alguns veículos de comunicação de que a repavimentação do trecho do meio da BR 319 é fator de aumento do desmatamento evidencia o peso da responsabilidade ambiental desigual (desigualdade ambiental) que a população amazônica padece para que a população mundial possa continuar vivendo interligada ao restante do mundo. Entende-se que o conceito de desenvolvimento sustentável neste contexto analisado é inexistente para os defensores da não repavimentação, e a presença física do Estado entendida como menos importante do que o

monitoramento por satélite. Mas os satélites ainda não apagam incêndios florestais e nem são capazes de evitar os ilícitos ambientais. São eficientes para que outras medidas possam ser tomadas, mas não aquelas que dependam da presença física do Estado.

Pode-se entender que as mídias que defendem a repavimentação do trecho do meio buscam justiça ambiental para os povos amazônicos, já que por justiça ambiental entende-se um conjunto de práticas que

[...] asseguram que nenhum grupo étnico, racial ou de classe, suporte uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas de operações econômicas, de decisões de políticas e de programas federais, estaduais, locais, assim como da ausência ou omissão de tais políticas (Acseirad; Herculano; Pádua, 2004, p. 13).

A existência dos dois regimes de verdades verificados no material empírico possibilita que, no tocante ao tema Repavimentação do Trecho do Meio da BR 319, haja uma maior qualidade de informações sobre o contexto em que a rodovia está inserida ao mostrar as necessidades da população local. Girardi *et al.* (2012) mostra a importância do Jornalismo Ambiental “descolonizar a prática”, rompendo com a lógica hegemônica do pensamento científico que fragmenta conhecimento, e a necessidade da pluralidade de vozes e da visão sistêmica da cobertura jornalística.

Bueno (2007b, p. 35) explica a importância do jornalista possuir uma visão sistêmica para entender que “[...] as pessoas, a natureza, o meio físico e biológico, a cultura e a sociedade estão umbilicalmente conectadas [...] e não se pode (ou melhor, não se deve) privilegiar as partes em detrimento do todo.”

Somente dois dos portais analisados não divulgaram, dentro do período analisado, as dificuldades logísticas rodoviárias com a seca: Cenarium e Um só Planeta (2024). Os referidos portais ao silenciar o debate da repavimentação, não ampliam e nem democratizam a discussão sobre o tema como é necessário ocorrer no Jornalismo Ambiental, já que não há espaço para escutas e múltiplos entendimentos, além do científico tradicional. Ao postar somente pesquisas científicas nacionais e internacionais que discordam da repavimentação do trecho do meio, e ao não contextualizar as necessidades do ser humano amazônico e suas dificuldades logísticas, demonstra como tais portais apresentam algumas síndromes do Jornalismo Ambiental listadas por Bueno (2007b), em específico: a Síndrome do olhar vesgo, síndrome do muro alto, lattelização das fontes e a síndrome da baleia encalhada.

A síndrome do olhar vesgo é percebida na análise quando o portal faz o fechamento do foco da cobertura, deixando de analisar de forma multidisciplinar o assunto, mostrando como a “redução da cobertura jornalística a um só olhar (econômico, científico, político, etc.) tem sido terreno fértil para leituras particulares e negativamente comprometidas sobre a questão ambiental” (Bueno, 2007b, p. 37).

A síndrome do muro alto “prefere contemplar e defender a neutralidade da ciência e da tecnologia” (Bueno, 2007b, p. 37), e como esta pesquisa está baseada nas teorizações foucaultianas, entende-se que não há saber neutro.

A lattelização das fontes é percebida pois os dois portais priorizam somente fontes com currículos acadêmicos como forma de “defesa da neutralidade, da objetividade, vinculando-se a uma lógica racionalista que repudia o debate político” (Bueno, 2007b, p. 37).

A Síndrome da baleia encalhada refere-se à “espetacularização da tragédia ambiental, com a procura do inusitado e do esotérico e o recurso ao sensacionalismo” (Bueno, 2007b, p. 38). Esta síndrome mostra o problema que é a degradação ambiental, sem investigar em detalhes e de forma sistêmica o que a originou. Exemplo é quando se percebe o desmatamento somente como originado pelas rodovias, sem vinculá-lo a falta de presença do Estado e falta de políticas públicas eficazes para a realidade amazônica. Ou quando afirma que a repavimentação causará a liberação de vírus letal a humanidade, causando alarmismo à população.

Ao longo da análise observou-se que os portais que defendem a repavimentação do trecho do meio também divulgaram os estudos científicos que se posicionam contra a repavimentação, o que possibilita o entendimento do leitor sobre diversas demandas e entendimentos existentes sobre o tema, aproximando-se assim do que é esperado do Jornalismo Ambiental.

Loose, Kolling e Capeletti (2023) afirmam que o jornalismo ambiental apresenta em suas bases o pensamento decolonial. A natureza é vista de forma colonial quando é entendida somente como lugar de exploração de bens naturais, sem entender que nela habitam sujeitos cujas formas de viver dependem dela para sobreviver.

Os portais que noticiam as dificuldades logísticas do povo amazônico podem ser entendidos como jornalismo decolonial, porquanto ao informar ocorrências no cotidiano da vida regional rompem com perspectiva de que as fontes oficiais teriam mais valor do que aquelas ditas cidadãs (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 127), além

de também “romper com a lógica dominante que reforça apenas alguns pontos de vista” (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 129).

De acordo com os estudos decoloniais, quando se valoriza somente fontes oficiais (especialistas, pesquisadores, institutos, etc.) em detrimento de outras fontes, “[...] reflete exatamente a relação de dominação e inferiorização do outro constituída no período colonial” (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 132).

Se o jornalismo seguir privilegiando as vozes autorizadas pelo sistema capitalista-colonial, estará apenas sustentando o discurso hegemônico que ignora espécies e estilos de vida que não se encaixam no único modelo que é concebível (Loose; Kolling; Capeletti, 2023, p. 140).

Ao possibilitar o debate entre diversos entendimentos (científico e não científico), o jornalismo ambiental evita o reducionismo e contribui para a democratização dos saberes e publicidade de diferentes olhares sobre as necessidades de uma sociedade. Ao aproximarmos a decolonialidade das teorizações foucaultianas, percebe-se também que tal aproximação dos saberes (científicos e não científicos) funcionam como resistência ao poder instituído dos saberes científicos.

O pensamento decolonial que acompanha o jornalismo ambiental está diretamente relacionado ao exercício de poder. O poder na análise foucaultiana não é percebido somente como negativo/repressivo, mas também é positivo pois produz verdades, discursos e subjetividades. Entende-se 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; Lemos, 2013).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa indicam a coexistência de, ao menos, dois regimes de verdade centrais que estruturam as narrativas sobre a BR-319. De um lado, o discurso mobilizado pela ministra Marina Silva associa a repavimentação da rodovia ao risco de intensificação do desmatamento e de outros ilícitos ambientais, articulando-se a uma racionalidade que privilegia o controle ambiental como eixo orientador das políticas públicas para a região. Esse regime de verdade opera a partir da centralidade do desmatamento como problema estruturante e produz efeitos discursivos que tensionam iniciativas de infraestrutura ao vinculá-las, de forma recorrente, a cenários de degradação ambiental.

De outro lado, os documentos técnicos analisados, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e o Relatório de 2024 do Grupo de Trabalho do Ministério dos Transportes, sustentam um regime de verdade distinto, no qual a repavimentação do trecho do meio da BR-319 é apresentada como ambientalmente viável, desde que acompanhada de salvaguardas, monitoramento e presença institucional do Estado. Nesse enquadramento, a rodovia é discursivamente associada à ampliação da capacidade de fiscalização, à coibição de ilícitos ambientais e à integração territorial, produzindo uma narrativa que articula infraestrutura e políticas ambientais como dimensões complementares, e não necessariamente antagônicas.

Nesse cenário, o discurso do senador Plínio Valério assume uma posição estratégica na disputa entre os regimes de verdade identificados. Suas falas, amplamente repercutidas por portais de notícias locais, articulam argumentos de natureza política e institucional que se aproximam do regime de verdade sustentado pelos documentos técnicos, ao associar a repavimentação da BR-319 à ampliação da presença do Estado, ao fortalecimento da fiscalização ambiental e à integração territorial da Amazônia. Ao confrontar publicamente o discurso da ministra Marina Silva, o senador contribui para tensionar e polarizar o debate, deslocando-o do campo estritamente técnico para o espaço político-midiático, onde os enunciados ganham maior visibilidade e capacidade de mobilização. Dessa forma, seu discurso atua como vetor de circulação e reforço de determinadas narrativas sobre a rodovia, evidenciando o papel de atores políticos regionais na produção e na legitimação de regimes de verdade no debate público amazônico.

A análise da cobertura jornalística digital evidenciou que esses regimes de verdade não circulam de forma homogênea. Enquanto parte do jornalismo ambiental nacional tende a reforçar leituras críticas às grandes obras de infraestrutura na Amazônia, frequentemente alinhadas a agendas e expectativas internacionais de conservação ambiental, o jornalismo local apresenta maior diversidade de enquadramentos, incorporando demandas regionais, experiências cotidianas e preocupações sociais e logísticas específicas da população amazônica. Nesse contexto, a mídia atua como instância fundamental na mediação e na reconfiguração dos discursos políticos e técnicos, contribuindo para a legitimação, a contestação ou a naturalização de determinados regimes de verdade.

À luz das contribuições teóricas de Michel Foucault (1987, 1993, 1995a, 1995b, 2000, 2006), foi possível compreender que tais regimes de verdade não se impõem por sua correspondência direta com a realidade empírica, mas pelas condições históricas, políticas e institucionais que tornam certos enunciados mais aceitáveis do que outros. As narrativas analisadas revelam estratégias discursivas que conduzem condutas, orientam percepções públicas e influenciam decisões políticas, demonstrando que o debate sobre a BR-319 extrapola o campo técnico e se inscreve em disputas simbólicas mais amplas sobre modelos de desenvolvimento, soberania territorial e sustentabilidade na Amazônia.

Do ponto de vista teórico-metodológico, esta pesquisa contribui para o campo da Comunicação e da Informação ao articular a análise do discurso foucaultiano com os estudos sobre jornalismo ambiental digital, evidenciando o papel da mídia na produção e circulação de regimes de verdade sobre grandes projetos de infraestrutura. Ao deslocar o foco da avaliação normativa para a problematização discursiva, o estudo oferece subsídios para compreender como verdades são construídas, disputadas e estabilizadas no espaço público, especialmente em contextos marcados por assimetrias regionais e pressões internacionais.

Entre os limites da pesquisa, destacam-se o recorte temporal e a delimitação do corpus empírico, concentrado em discursos específicos, determinados portais de notícias e documentos técnicos selecionados. Além disso, por tratar-se de uma investigação qualitativa, os resultados não pretendem esgotar as múltiplas narrativas existentes sobre a BR-319, mas oferecer uma leitura situada e interpretativa dos regimes de verdade que se mostraram mais recorrentes no material analisado.

Como possibilidades de continuidade, sugere-se a ampliação do corpus para incluir outros atores institucionais, como organizações da sociedade civil, comunidades locais e movimentos sociais, bem como a análise de outras plataformas digitais, como redes sociais e conteúdos audiovisuais. Estudos comparativos com outras rodovias amazônicas ou com projetos de infraestrutura em diferentes regiões também podem aprofundar a compreensão das dinâmicas discursivas que atravessam o debate sobre desenvolvimento e meio ambiente no Brasil.

Ao final, esta dissertação reforça a importância de problematizar as verdades que se apresentam como evidentes no debate público, reconhecendo-as como construções históricas e políticas. Tal exercício crítico não visa a estabelecer verdades definitivas sobre a BR-319, mas a ampliar a compreensão sobre os discursos que a atravessam e os efeitos que produzem na formulação de políticas, na cobertura midiática e nas percepções sociais sobre a Amazônia.

REFERÊNCIAS

A CRÍTICA. **Pesquisa aponta que Amazonas tem uma das piores infraestruturas rodoviárias**. 2024. Disponível em: <https://www.acritica.com/opiniaopesquisa-aponta-que-amazonas-tem-uma-das-piores-infraestruturas-rodoviarias-1.360556>. Acesso em: 14 jul. 2025.

ACSELRAD, Henri. Ambientalização das lutas sociais: o caso do movimento por justiça social. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 103-119, jan. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142010000100010. Acesso em: 1 jul. 2025.

ACSELRAD, Henri. Apresentação. In: ZHOURI, Andréa. (org.). **A insustentável leveza da política ambiental**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene; PÁDUA, José Augusto (orgs.). Justiça ambiental – ação coletiva e estratégias argumentativas. In: _____. *et al.* (orgs.). **Justiça ambiental e cidadania**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004. p. 23-39.

ADRIANO, Robson. Paralisação de caminhões no KM-260 na BR-319 chega ao nono dia. **A Crítica**, set. 2024. Disponível em: <https://www.acritica.com/geral/paralisacao-de-caminhao-es-no-km-260-na-br-319-chega-ao-nono-dia-1.352264>. Acesso em: 10 jul. 2025.

ALMEIDA, Jalcione. A problemática do desenvolvimento sustentável. In: BECKER, Dinizar F. (org.). **Desenvolvimento sustentável: necessidade ou possibilidade**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 1999. p. 9-16.

BARBOSA, Cristiane de Lima. **A textualização científica em dois discursos: jornalismo ou ciência**. 2010. 126 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Instituto de Ciências Humanas e Letras, Departamento de Comunicação Social, Programa de Pós-graduação em Ciências da Comunicação, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

BECKER, Bertha Koiffmann. A Amazônia pós ECO-92: por um desenvolvimento regional responsável. In: BURSZTYN, Marcel (org.). **Para pensar o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Brasiliense, 1993. p. 129-143.

BELMONTE, Roberto. Uma breve história do jornalismo ambiental brasileiro. **Revista Brasileira de História da Mídia**, São Paulo, v. 6, n. 2, p. 110-125, jul./dez. 2017.

BENETTI, Márcia. Jornalismo como acontecimento. In: _____. FONSECA, Virginia Pradelina da Silveira (orgs.). **Jornalismo e acontecimento: mapeamentos críticos**. Florianópolis: Insular, 2010. p. 143-164.

BLOG do Durango. **1973: a primeira viagem de ônibus realizada na BR-319**. 2023. Disponível em: <https://blogdodurango.com.br/fatos-e-datas-historicas/1973-a-primeira-viagem-realizada-na-br-319/>. Acesso em: 4 jul. 2025.

BNC Amazonas. **‘Por que não fizeram a BR-319 nos últimos 15 anos?’**, diz **Marina**. nov. 2023. Disponível em: <https://bncamazonas.com.br/poder/marina-questiona-br-319-resposta-plinio/>. Acesso em: 17 maio 2025.

BNC Amazonas. **BR-319 é vetor de destruição da Amazônia, aponta artigo**. 2024a. Disponível em: <https://bncamazonas.com.br/municipios/br319/>. Acesso em: 14 jul. 2025.

BNC Amazonas. **BR-319: desmatamento, queimadas e invasões avançam**, diz Ibama. 2024b. Disponível em: https://bncamazonas.com.br/ta_na_midia/br-319-desmatamento-queimadas-e-invasoes-avancam-diz-ibama/. Acesso em: 14 jul. 2025.

BNC Amazonas. **Rio Amazonas: empresas já deslocam estrutura do píer de Itacoatiara**. 2024c. Disponível em: <https://bncamazonas.com.br/municipios/rio-amazonas-empresas-ja-deslocam-estrutura-do-pier-de-itacoatiara/>. Acesso em: 14 jul. 2025.

BNC Amazonas. **Terrorismo ambiental contra a BR-319**. 2024d. Disponível em: <https://bncamazonas.com.br/municipios/br-319-12/>. Acesso em: 14 jul. 2025.

BRAGA, Robério. “Não é para passear”. **A Crítica**, dez. 2023. Disponível em: <https://www.acritica.com/opinio/roberiobraga/n-o-e-para-passear-1.325406>. Acesso em: 17 maio 2025.

BRASIL. **Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998**. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 8 fev. 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Relatório do grupo de trabalho da BR-319**. Período: 17 novembro de 2023 a 29 de fevereiro de 2024. Brasília: MT, 2024a. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/grupos-de-trabalho-mt/0607RelatorioGT_BR319web2.pdf. Acesso em: 5 jun. 2025.

BRASIL. Ministérios dos Transportes. **Recuperação e asfalto da rodovia Manaus-Porto Velho são viáveis, diz relatório**. 2024b. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202406/ministerio-dos-transportes-publica-relatorio-sobre-obras-de-recuperacao-da-br-319-am-e-avanca-em-debate-de-duas-decadas>. Acesso em :11 jul. 2025.

BRASIL. Senado Federal. **Relatório final CPI ONGs**. Brasília: Senado Federal, 2023. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/atividade/comissoes/comissao/2597/mna/relatorios>. Acesso em: 7 jun. 2025.

BUENO, Wilson da Costa. **Comunicação, jornalismo e meio ambiente: teoria e pesquisa**. São Paulo: Mojoara, 2007a.

BUENO, Wilson da Costa. Jornalismo ambiental: explorando além do conceito. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba: Editora UFPR, n. 15, p. 33-44, jan./jun. 2007b. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/made/article/view/11897>. Acesso em: 2 fev. 2026.

BUTTEL, Frederick H.; HUMPHREY, Craig R. Sociological theory and the natural environment. In: DUNLAP, Riley E.; MICHELSON, William (eds.). **Handbook of environmental sociology**. Westport, CT: Greenwood Press, 1982. p. 33-69.

CAMANA, Ângela. Conflitos ambientais: uma pauta central para o Jornalismo. In: GIRARDI, Ilza Maria Tourinho; MORAES, Cláudia Herte de. *et al.* **Jornalismo ambiental: teoria e prática**. Porto Alegre: Metamorfose, 2018. p. 125-134. Disponível em: <https://www.editorametamorfose.com.br/ebooks/EbookJornalismoAmbiental.pdf>. Acesso em: 29 jul. 2025.

CAMPOS, Pedro Celso. Meio ambiente: a sustentabilidade passa pela educação (em todos os níveis, inclusive pela mídia). **Em Questão**, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 387-419, jun./dez. 2006. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/EmQuestao/article/view/42>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CARRIL, Lúcio; FERREIRA, Aldenor. **O senso comum erudito e a BR-219**. 2024. Disponível em: <https://bncamazonas.com.br/o-senso-comum-erudito-e-a-br-319/>. Acesso em: 28 set. 2025.

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

CARVALHO, Rosiene. Amazônia à prova de fogo exige planejamento, política pública e ciência. **Um só Planeta**, nov. 2023. Disponível em: <https://umsoplaneta.globo.com/clima/noticia/2023/11/15/amazonia-a-prova-de-fogo-exige-planejamento-politica-publica-e-ciencia.ghtml>. Acesso em: 14 jul. 2025.

CASTRO, Edgar. **Vocabulário de Foucault**: um percurso pelos seus temas, conceitos e autores. Tradução de Ingrid Muller Xavier. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2016.

CHIAVARE, Joana; ANTONACCIO, Luiza; ARAÚJO, Rafael; BARROS, Ana Cristina; BRAGANÇA, Arthur; COZENDEY, Gabriel. Infraestrutura terrestre na Amazônia: ações para sustentabilidade. **Climate Policy Initiative**, jul. 2022. Disponível em: <https://www.climatepolicyinitiative.org/pt-br/publication/infraestrutura-terrestre-na-amazonia-aco-es-para-sustentabilidade/>. Acesso em: 29 out. 2024.

COLLATO, Camila; IJUIM, Jorge Kanehide. Jornalismo ambiental: reflexões sobre conhecimento, direitos humanos e complexidade. **RIDH**, Bauru, v. 10, n. 2, p. 199-221, jul./dez. 2022. Disponível em: <https://www2.faac.unesp.br/ridh3/index.php/ridh/article/view/146>. Acesso em: 19 jul. 2023.

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.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Ministério da Infraestrutura. **Relatório de impacto ambiental**. Pavimentação e melhoramentos, incluindo obras de artes especiais BR-319/AM-Trecho do Meio. Jun. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro/audiencias-publicas/rima/br-319-rima.pdf>. Acesso em: 28 set. 2025.

ENGESPRO; DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **BR-319/AM**. Estudo de Impacto Ambiental – EIA. Pavimentação e melhoramentos, incluindo obras de artes especiais, na BR-319/AM, Trecho do Meio, do KM 250,7 – KM 656,4 (SNV 2019), Extensão de 405,7 KM. 2021.

ESCOLA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (ENAP). **Afinal, o que é um think tank e qual é a sua importância para políticas públicas no Brasil?** 2020. Disponível em: <https://www.enap.gov.br/acontece/noticias/afinal-o-que-e-um-think-tank-e-qual-e-a-sua-importancia-para-politicas-publicas-no-brasil/>. Acesso em: 3 jul. 2025.

ESTRADAS.com.br. **Justiça Federal libera retomada de obras da BR-319, no Amazonas**. 2020. Disponível em: <https://estradas.com.br/justica-federal-libera-retomada-de-obras-da-br-319-no-amazonas/>. Acesso em: 12 jul. 2025.

EWALD, François. **Foucault, a norma e o direito**. Lisboa: Vega, 1993.

FEARNSIDE, Philip Martin. *Avança Brasil: consequências ambientais e sociais na Amazônia*. **Cadernos Adenauer II**, São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, n. 4, p. 101-124. 2001.

FEARNSIDE, Philip Martin. *BR-319 abrirá o que resta da Amazônia ao desmatamento*, diz Fearnside. **Academia Brasileira de Ciências**, 2024. Disponível em: <https://www.abc.org.br/2023/01/27/br-319-abrira-o-que-resta-da-amazonia-ao-desmatamento-diz-fearnside/>. Acesso em: 29 out. 2024.

FEARNSIDE, Philip Martin. **Destruição e conservação da floresta amazônica**. Manaus: Editora do INPA, 2022. ISBN 978-85-211-0193-2356.

FEARNSIDE, Philip Martin; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro. *Br-319: a rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central*. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 12, n. 1, p. 19-50, jun. 2009. ISSN 1516-6481.

FERRANTE, Lucas. *BR-319: da ‘má-fé’ à revelação do lobby – Alerta para Amazônia*. **Cenarium**, dez. 2023. Disponível em: <https://revistacenarium.com.br/br-319-da-ma-fe-a-revelacao-do-lobby-alerta-para-amazonia/>. Acesso em: 10 jul. 2025.

FERRANTE, Lucas. *Desembargador ignora ciência e usa informação falsa para liberar obras da BR-319*. **Cenarium, Instituto Humanas Unisinos**, out. 2024. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/644813-desembargador-ignora-ciencia-e-usa-informacao-falsa-para-liberar-obras-da-br-319-artigo-de-lucas-ferrante>. Acesso em: 10 jul. 2025.

FISCHER, Rosa Maria Bueno. Foucault e a análise do discurso em educação. **Cadernos de Pesquisa [online]**, n. 114, p. 197-223, nov. 2001. ISSN 0100-1574. Disponível em: <http://educa.fcc.org.br/pdf/cp/n114/n114a09.pdf>. Acesso em: 4 jul. 2025.

FLEURY, Lorena Cândido. **Conflito ambiental e cosmopolítica na Amazônia brasileira**: a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte em perspectiva. 2013. 320 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

FLEURY, Lorena Cândido; ALMEIDA, Jalcione; PREMEBIDA, Adriano. O ambiente como questão sociológica: conflitos ambientais em perspectiva. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 16, n. 35, p. 34-82, jan./abr. 2014.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. São Paulo: Loyola, 2009.

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

FOUCAULT, Michel. Ditos e escritos IV. *In*: MOTTA, Manuel Barros da (org.). **Estratégia, poder-saber**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006.

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

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1995a.

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

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

FRANCO, Ana Carolina Farias; LEMOS, Flávia Cristina Silveira. Algumas interrogações sobre o sistema de comunicação no Brasil: mídia e relações de poder, saber e subjetivação. **Barbaroi**, Santa Cruz do Sul, n. 38, p. 60-78, jan./jun. 2013.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV); ESCOLA DE ECONOMIA DE SÃO PAULO (EESP). **Amazônia do futuro**. Desenvolvimento socioeconômico que cuida do meio ambiente. 2021. Disponível em: <https://cieam.com.br/ohs/data/docs/1/Livro-Amazonia-do-Futuro.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

FUNDO AMAZÔNIA. **Portal**. 2025. Disponível em: <https://www.fundoamazonia.gov.br/pt/home/>. Acesso em: 3 jul. 2025.

G1 AM. **DNIT transfere administração de 500 quilômetros da BR-319 situados em território amazonense para Rondônia**. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/06/27/dnit-transfere-administracao-de-500-quilometros-da-br-319-situados-em-territorio-amazonense-para-rondonia.ghtml>. Acesso em: 4 jul. 2025.

GARRÉ, Bárbara Hees. Noções Foucaultianas para o campo da educação ambiental: tensionando verdades. **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental - FURG**, Rio Grande, v. 38, n. 1, p. 138-157, jan./abr. 2021. E-ISSN: 1517-1256.

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

GIRARDI, Ilza Maria Tourinho *et al.* (org.). **Jornalismo ambiental: teoria e prática**. Porto Alegre: Metamorfose, 2018. *E-book*.

GIRARDI, Ilza Maria Tourinho; LOOSE, Eloísa Beling; STEIGLEDER, Débora; BELMONTE, Roberto Villar; MASSIERER, Carine. A contribuição do princípio da precaução para a epistemologia do Jornalismo Ambiental. **Reciis: Rev Eletron Comun Inf Inov Saúde**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 2, p. 279-91, abr./jun. 2020. Disponível em: www.reciis.icict.fiocruz.br. Acesso em: 5 ago. 2025.

GIRARDI, Ilza Maria Tourinho; SCHWAAB, Régis; MASSIERER, Carine; LOOSE, Eloísa Beling. Caminhos e descaminhos do Jornalismo Ambiental. **Comunicação & Sociedade**, São Paulo, v. 34, n. 1, p. 131-52, jul./dez. 2012.

GÓES, Adrisa de. Marina Silva rebate CPI das ONGs sobre Fundo Amazônia: 'Auditado por qualquer entidade'. **Revista Cenarium**, nov. 2023. Disponível em: <https://revistacenarium.com.br/marina-silva-rebate-cpi-das-ongs-sobre-fundo-amazonia-auditado-por-qualquer-entidade/>. Acesso em: 28 set. 2025.

HANSEN, Anders. **Environment, media and communication**. 2. ed. London: Routledge, 2019.

HELAL FILHO, William. As queimadas na Amazônia e os rios voadores que viraram nuvens de fumaça. **Um só Planeta**, set. 2024. Disponível em: <https://umsoplaneta.globo.com/clima/noticia/2024/09/28/as-queimadas-na-amazonia-e-os-rios-voadores-que-viraram-nuvens-de-fumaca.ghtml>. Acesso em: 14 jul. 2025.

HOLANDA TV. Portal do Holanda é o 8º portal de notícias mais lido no celular em todo o Brasil e o mais lido da região norte. **Portal do Holanda**, dez. 2015. Disponível em: <https://www.portaldoholanda.com.br/audiencia/portal-do-holanda-e-o-8-portal-de-noticias-mais-lido-no-celular-em-todo-o-brasil-e-o-mais->. Acesso em: 11 jul. 2025.

HOLANDA, Juliana Sampaio Pedroso de; KÄÄPÄ, Pietare; COSTA, Luciana Miranda. Jornalismo ambiental: características e interfaces de um campo em construção. **Intercom, Revista Brasileira de Ciências da Comunicação**, São Paulo, v. 45, e2022109, p. 1-17. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1590/1809-58442022109pt>.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss de Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

INSTITUTO DO HOMEM E MEIO AMBIENTE DA AMAZÔNIA (IMAZON). **Amazônia 2030**: bases para o desenvolvimento sustentável. Belém, PA: IMAZON, 2023. *E-book*. ISBN 978-65-89617-18-1. Disponível em: <https://imazon.org.br/publicacoes/amazonia-2030-bases-para-o-desenvolvimento-sustentavel/>. Acesso em: 29 out. 2024.

INSTITUTO DO HOMEM E MEIO AMBIENTE DA AMAZÔNIA (IMAZON). **Portal**. 2025. Disponível em: <https://imazon.org.br/>. Acesso em: 3 jul. 2025.

INSTITUTO VERIFICADOR DE COMUNICAÇÃO (IVC). **Portal**. 2025. Disponível em: <https://ivcbrasil.org.br/>. Acesso em: 11 jul. 2025.

JÚNIOR, Waldick. Ineficiência no combate faz quintuplicarem queimadas no AM. **A Crítica**, jul. 2024. Disponível em: <https://www.acritica.com/amazonia/ineficiencia-no-combate-faz-quintuplicarem-queimadas-no-am-1.345953>. Acesso em: 14 jul. 2025.

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

LEIROS, Marcela. Depois de prometer concluir BR-319, Lula diz que vai 'ouvir cientistas'. **UOL**, set. 2024. Disponível em: https://cultura.uol.com.br/cenarium/2024/09/11/505_depois-de-prometer-concluir-br-319-lula-diz-que-vai-ouvir-cientistas.html. Acesso em: 10 jul. 2025.

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

LENGERT, Mathias. **Sustentabilidade, um dizer em partilha**: o outro no discurso jornalístico do projeto editorial Ecoa e da seção Plural da UOL. 2023. 139 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2023.

LIRA, Miqueias. **08/10/2024 na BR 319, se formou uma fila de cerca de 3 quilômetros de extensão**. [S.l.], 9 out. 2024. Instagram: @miqueiaslira.videomaker. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DA50GX4ulAH/?igsh=MWtpY2E4bzUwZmk4eQ==>. Acesso em: 24 out. 2024.

LOOSE, Eloísa Beling; GIRARDI, Ilza Maria Tourinho. Interfaces entre o debate colonial e os estudos de Jornalismo Ambiental. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, v. 58, p. 319-333, jul./dez. 2021.

LOOSE, Eloísa Beling; KOLLING, Patrícia; CAPELETTI, Janaína. Jornalismo ambiental e decolonialidade: a ênfase em ouvir outras vozes. **Revista Pauta Geral- Estudos em Jornalismo**, Ponta Grossa, v.10, e121854, p.127-143. 2023. Disponível em: <https://revistas.uepg.br/index.php/pauta/article/view/21854>. Acesso em: 2 fev. 2026.

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 (orgs.). **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, Roberto. Por uma genealogia do poder. *In*: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1995. p. VII-XXIII.

MAULL, Otto. **Geografía política**. Tradução de Ismael Antich. Barcelona: Ediciones Omega Casa Nova, 1960.

MIGUEZ, Samia Feitosa. **Razão ambiental do direito à terra na Amazônia**: dilemas da ordenação fundiária na ALAP BR-319. 2015. 295 f. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e poder no Brasil**. Coleção Estado e Política. Campinas, SP: Papyrus, 1995.

MORAES, Sévora Suzana Maciel de; SANTOS, Enilson Medeiros dos. Avaliação de Impactos Ambientais (AIA): instrumento importante na sustentabilidade dos projetos rodoviários. **Revista da FARN**, Natal, v. 3, n. 1/2, p. 45-58, jul. 2003/jun. 2004.

NAREDO, José Manuel. **La economía en evolución**: historia y perspectivas de las categorías básicas del pensamiento económico. Madrid: Siglo XXI, 1987.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Conheça**. 2025. Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/conheca/>. Acesso em: 3 jul. 2025.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Nota Técnica n.º 5**. Enfrentando os desafios da repavimentação da rodovia que atravessa o coração da Amazônia brasileira. 2023. Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2023/08/Nota-Tecnica-OBR-319-n05-Agosto-2023-v2.pdf>. Acesso em: 29 out. 2024.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. O debate institucional sobre rodovias na Amazônia: o caso da BR 319. **Sociedade e Território**, Natal, v. 29, n. 1, p. 84-101, jan./jun. 2017.

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

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Rodovia BR-319, Brasil: geopolítica, transportes e frentes pioneiras. **Revista Geográfica de América Central**, Heredia, n. 72, p. 269-291, 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, Eni Puccinelli. **Análise de discurso**: princípios e procedimentos. 5. ed. Campinas, SP: Pontes, 2003.

PORTAL do Holanda. **Marina Silva recomenda análise ambiental para a obra na BR 319**. 2024c. Disponível em: <https://www.portaldoholanda.com.br/amazonas/marina-silva-recomenda-analise-ambiental-para-obra-na-br-319>. Acesso em: 17 dez. 2025.

PORTAL do Holanda. **Plínio Valério rebate Marina Silva sobre inviabilidade econômica da BR-319**. 2023. Disponível em: <https://www.portaldoholanda.com.br/politica/plinio-valerio-rebate-marina-silva-sobre-inviabilidade-economica-da-br-319>. Acesso em: 10 jul. 2025.

PORTAL do Holanda. **Reportagem Estadualizar a BR 319 é a saída para conter ambientopatas**. 2024b. Disponível em: <https://www.portaldoholanda.com.br/bastidores-da-politica/estadualizar-br-319-e-saida-para-conter-ambientopatas>. Acesso em: 16 dez. 2025.

PORTAL do Holanda. **Reportagem Fumaça, seca e o isolamento do Amazonas**. 2024a. Disponível em :<https://www.portaldoholanda.com.br/bastidores-da-politica/fumaca-seca-e-o-isolamento-do-amazonas> .Acesso em: 15 dez. 2025.

PORTO de Manaus. **Consulte o nível do Rio Negro**. 2024. Disponível em: <https://portodemanaus.com.br/nivel-do-rio-negro/>. Acesso em: 19 out. 2024.

REVEL, Judith. **Dicionário Foucault**. Tradução de Anderson Alexandre Silva. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2011.

ROSÁRIO, Bruna Lage Perez. **BR-319: uma análise da viabilidade econômica da recuperação dos 405 quilômetros do trecho do meio**. 2023. 73 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2023.

ROSE, Nikolas. Governing by numbers: figuration of democracy. **Accounting, Organizations and Society**, Oxford, Reino Unido, v. 16, n. 7, p. 673–692. 1991.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento**: incluyente, sustentável, sustentado. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

SANSOLO, Davis Gruber. Unidade de conservação, rodovia e território: uma análise da relação entre BR 319 e a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó Açú, Amazonas, Brasil. **Revista Sociedade e Natureza**, Uberlândia, MG, v. 32, p. 210-224. 2020.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 78, p. 3-46, out. 2007.

SARAIVA, Karla Schuck. 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.

SARAIVA, Karla Schuck; ZAGO, Luiz Felipe. Economia, saúde e políticas do verdadeiro nas declarações de Bolsonaro durante a pandemia de COVID-19 no Brasil. **Âmbitos, Revista Internacional de Comunicación**, Sevilla, n. 52, p. 124-139. 2021. DOI: <https://doi.org/10.12795/Ambitos.2021.i52.08>.

SARAIVA, Karla. Diário de uma pesquisa off-road: análise de textos como problematização de regimes de verdade. *In*: FERREIRA, Taís; SAMPAIO, Shaula M. (orgs.). **Escritos metodológicos – possibilidades na pesquisa contemporânea**. Maceió: EDUFAL, 2009.

SCABIN, Flavia; RAMOS, Roberta Peixoto; PEREIRA, Fernanda Cyrineo; PEREIRA, Giovana Agútolí ; MONESI, Rafaella Coutinho;HOJAIJ, Tamara Brezighello. **Rodovias e impactos socioambientais: o caso da BR-319**. São Paulo: FGV, 2021. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/d8a33c7c-45d3-46cd-b570-50c3672cd23a>. Acesso em: 29 out. 2024.

SCHUDSON, Michael. As notícias como um gênero difuso: a transformação do jornalismo na contemporaneidade. **Comunicação & Cultura**, [S.l.], n. 12, p. 139-150, jun. 2011.

SCHYMURA, Luiz Guilherme. **Desafio da Amazônia deve ser posto no devido contexto social, econômico e político**. 2021. Disponível em: <https://portalibre.fgv.br/sites/default/files/2021-07/cartaibre.pdf>. Acesso em: 29 out. 2024.

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

SERRÃO, João Felipe. Plínio Valério se exalta com Marina Silva durante CPI das ONGs. **Cenarium**, nov. 2023. Disponível em: <https://revistacenarium.com.br/plinio-valerio-se-exalta-com-marina-silva-durante-cpi-das-ongs/>. Acesso em: 10 jul. 2025.

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**. 2021. 148 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Luterana do Brasil, Programa de Pós-Graduação em Educação, Canoas, 2021.

SILVA, Renilson Rodrigues da. **Aglomerções populacionais na região norte do Brasil de 1980 a 2000: uma abordagem por meio da nova geografia econômica**. 2011. 176 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2011.

SILVA, Wallace de Góis. A mídia nas relações de poder em Foucault: verdade e subjetividade. **Anãnsi: Revista de Filosofia**, Salvador, v. 4, n. 2, p. 42, dez. 2023.

SOARES JÚNIOR, Jair Sampaio; QUINTELLA, Rogério Hermida. Instrumentalização do desenvolvimento: teorias, conceitos e indicadores. **Revista Organizações & Sociedade(o&s)**, Bahia, v. 15, n. 45, abr./jun. 2008.

SORHUET GELÓS, Hernán. Periodismo ambiental: eje comunicacional del siglo XXI. *In*: GIRARDI; Ilza Maria Tourinho; SCHWAAB, Reges Toni (orgs.). **Jornalismo ambiental: desafios e reflexões**. Porto Alegre: Dom Quixote, 2008. p. 67-74.

SOUZA, Emile de. ALERTA: Em 10 dias, o Amazonas vai entrar em estado de emergência climática. **A Crítica**, jun. 2024a. Disponível em: <https://www.acritica.com/manaus/alerta-em-10-dias-o-amazonas-vai-entrar-em-estado-de-emergencia-climatica-1.342752>. Acesso em: 14 jul. 2025.

SOUZA, Emily. Carretas de alimentos seguem paradas em trecho da BR-319. **A Crítica**, set. 2024b. Disponível em: <https://www.acritica.com/geral/carretas-de-alimentos-seguem-paradas-em-trecho-da-br-319-1.351943>. Acesso em: 14 jul. 2025.

TRAVERSINI, Clarice Salete; FERREIRA, Maurício dos Santos. A análise foucaultiana do discurso como ferramenta metodológica de pesquisa. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 38, n. 1, p. 207-226, jan./mar. 2013. Disponível em: http://www.ufrgs.br/edu_realidade. Acesso em: 26 out. 2024.

TV SENADO. CPI das ONGs ouve ministra do Meio Ambiente, Marina Silva. **YouTube**, 27 de novembro de 2023. 6h13min18s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=MgpwDwWyU3Y>. Acesso em: 26 out. 2024.

ULLOA, Astrid. **La construcción del nativo ecológico**. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH - COLCIENCIAS, 2004.

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-contr-a-uso-do-fundo-amazonia-para-pavimentar-estradas.ghtml>. Acesso em: 20 out. 2024.

VEIGA-NETO, Alfredo. **Foucault & educação**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

VEIGA-NETO, Alfredo; RECH, Tatiana Luiza. Esquecer Foucault? **Pro-posições**, [S.l.], v. 25, n. 2, p. 67-82, maio/ago. 2014.

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

WACKERNAGEL, Mathis; REES, William. **Our ecological footprint: reducing human impact on the earth**. Gabriola Island, BC: New Society Publishers, 1996.

WOLF, Mauro. **Teorias da comunicação**. Lisboa: 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, p.32-48, jan./abr. 2015. DOI: <https://doi.org/10.15448/1981-2582.2015.1.18441>. Acesso em: 20 set. 2024.

ANEXO 1 - E-Mail ao portal do Holanda



Maurício Costa [REDACTED]

Matérias veiculadas no Portal do Holanda sobre a BR-319

1 mensagem

Maurício Costa [REDACTED]

1 de julho de 2025 às 12:09

Para: [REDACTED]

Cc: C [REDACTED]

Ao Portal do Holanda
A/C da Jornalista Thalita Eduarda,

Prezada Thalita,

Solicito, por gentileza, acesso a todas as matérias veiculadas pelo Portal do Holanda sobre a rodovia BR-319, a partir de novembro de 2023 até o presente momento (julho de 2025) para fins de pesquisa.

Informo que o objetivo é analisar como as falas da ministra do MMA, Marina Silva, e do senador e então presidente da CPI das ONGs, Plínio Valério, reverberaram nos portais de notícias aqui da nossa região, e também demais abordagens jornalísticas acerca da rodovia.

O meu critério de escolha do Portal do Holanda se deu em razão de ser um dos veículos de mídia digital com maior audiência na região da Amazônia Ocidental.

Obs: esclareço que não encontrei, no site, ferramentas de busca, motivo pelo qual estou solicitando essas informações, via e-mail.

Desde já agradeço a atenção e fico no aguardo.

At.te,

Maurício Costa [REDACTED]