

Ferrante, Lucas. [et al.], "BR-319: O caminho para o colapso da Amazônia e a violação dos direitos indígenas", *Amazônia Real*, Amazonas, Brasil, 23 de febrero de 2021.

Consultado en:

<https://amazoniareal.com.br/br-319-o-caminho-para-o-colapso-da-amazonia-e-a-violacao-dos-direitos-indigenas/>

Fecha de consulta: 19/03/2021.



A imagem acima mostra área em processo de desmatamento no entorno no trecho do meio da BR-319 (Foto: Alberto César Araújo/Arquivo Amazônia Real)

Em 18 de fevereiro foi publicada na prestigiosa revista *Die Erde* (“A Terra”, em alemão) a versão em inglês do seguinte texto sobre a rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) ([disponível aqui](#)). *Die Erde* é publicada (sob diferentes nomes) pela Sociedade Geográfica de Berlim desde 1828, e é uma das revistas profissionais mais antigas do mundo. Leia a seguir a versão em português, atualizada em 22/02/21:

Uma das maiores ameaças à Amazônia brasileira é a reconstrução e pavimentação da rodovia BR-319, anteriormente abandonada, que ligaria um dos blocos mais conservados da floresta amazônica ao “arco do desmatamento” no extremo sul da região onde a maior parte da floresta já foi destruída.

A BR-319 e suas estradas secundárias planejadas permitiriam que os atores e processos do arco do desmatamento se movessem para vastas áreas de floresta tropical desprotegida. No caso específico dessa rodovia, uma decisão judicial que não caberá a mais recursos determinou que os estudos ambientais do primeiro trecho da rodovia a ser reconstruído (“Lote C”) sejam realizados antes da pavimentação. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a “Casa Civil” do gabinete presidencial do presidente Bolsonaro ignoraram a decisão e abriram uma licitação para as obras. Devido à atual falta de governança na área da BR-319 e ao histórico de desmatamento sempre que as rodovias amazônicas são construídas, a decisão de suspender o contrato do “Lote C” é crítica para a manutenção dos serviços ecossistêmicos da floresta amazônica e do modo de vida dos indígenas e ribeirinhos. Espera-se que essa decisão seja tomada em breve por uma única pessoa, ou o Desembargador Jair Aram Meguerian ou a Juíza Jaiza Fraxe.

A floresta amazônica desempenha um papel fundamental no controle das chuvas da América do Sul e do clima global. Além disso, esse bioma é o lar de uma grande variedade de povos indígenas e uma das maiores e mais exclusivas variedades de biodiversidade do planeta. O governo brasileiro abriu uma licitação e fechou um contrato para reconstruir e pavimentar o primeiro trecho de uma rodovia que corta uma das áreas mais conservadas da floresta amazônica. A rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) foi construída originalmente no início dos anos 1970, mas foi abandonada em 1988; desde 2015 um programa de “manutenção” está em andamento e que hoje torna a estrada transitável na estação seca.

O projeto de reconstrução ainda não licenciado, que seria pago pelo governo federal e não pelos contribuintes locais, é uma alta prioridade para os políticos de Manaus. No entanto, ao contrário de muitos outros projetos de infraestrutura, a BR-319 carece de uma lógica econômica. A maior parte da carga de Manaus para o centro econômico do Brasil em São Paulo é atualmente enviada em carretas de caminhão que são transportados por barcaças até Belém, na foz do rio Amazonas, e a jornada é concluída por rodovias existentes. Em relação ao sistema atual, o transporte para São Paulo pela rodovia BR-319 ficaria 19% mais caro e, se a capacidade das instalações portuárias que atendem Manaus (por exemplo, em Itacoatiara) fosse ampliada, transportar essa carga em contêineres por navios oceânicos para portos no sudeste do Brasil tornaria o frete para São Paulo 37% mais barato do que o sistema atual [1].

Não por acaso, o projeto de reconstrução da BR-319 é o único grande projeto de infraestrutura do Brasil que não possui um estudo de viabilidade econômica (EVTEA). Na ausência de um argumento econômico, uma ampla gama de justificativas alternativas para a rodovia tem sido apresentada pelos proponentes, todas as quais são falaciosas [2, 3]. Mais recentemente, Manaus tornou-se mundialmente famosa por sua má gestão da pandemia de COVID-19, com os hospitais da cidade ficando sem oxigênio e aumentando ainda mais a mortalidade recorde na cidade (por exemplo, [4]). O prefeito de Manaus viu isso como uma oportunidade para promover a reconstrução da BR-319 e atribuiu a crise de oxigênio da cidade aos ambientalistas que levantaram objeções à reconstrução da rodovia [5, 6]. Desnecessário dizer que o verdadeiro motivo da escassez é a falta de ação das autoridades para solicitar o oxigênio em tempo hábil e, em um momento de emergência como a atual, a carga chega por via aérea de qualquer maneira.

Os impactos da BR-319 vão muito além do desmatamento que pode se espalhar ao longo de cada trecho da rodovia, como ocorreu com outras rodovias amazônicas. Um impacto muito maior resultaria da BR-319 por conectar cerca de metade do que resta da floresta amazônica do Brasil ao “arco do desmatamento” ao longo das bordas sul e leste da floresta, onde a grande maioria do desmatamento da Amazônia brasileira ocorreu até agora. A BR-319 permitirá que os atores e processos do desmatamento migrem do arco para todas as áreas que já estão conectadas a Manaus por rodovias, como o estado de Roraima [7], e estradas vicinais planejadas, como AM- 366, que dariam acesso à vasta área “Trans-Purus” entre o Rio Purus, que corre paralela à BR-319, e a fronteira do Brasil com o Peru [8-10] (Figura 1) . Depois que as estradas são construídas na Amazônia, os eventos que se seguem estão, em grande parte, fora do controle do governo – eles não seguem os oficiais otimistas “cenários de governança” (por exemplo, [11]).

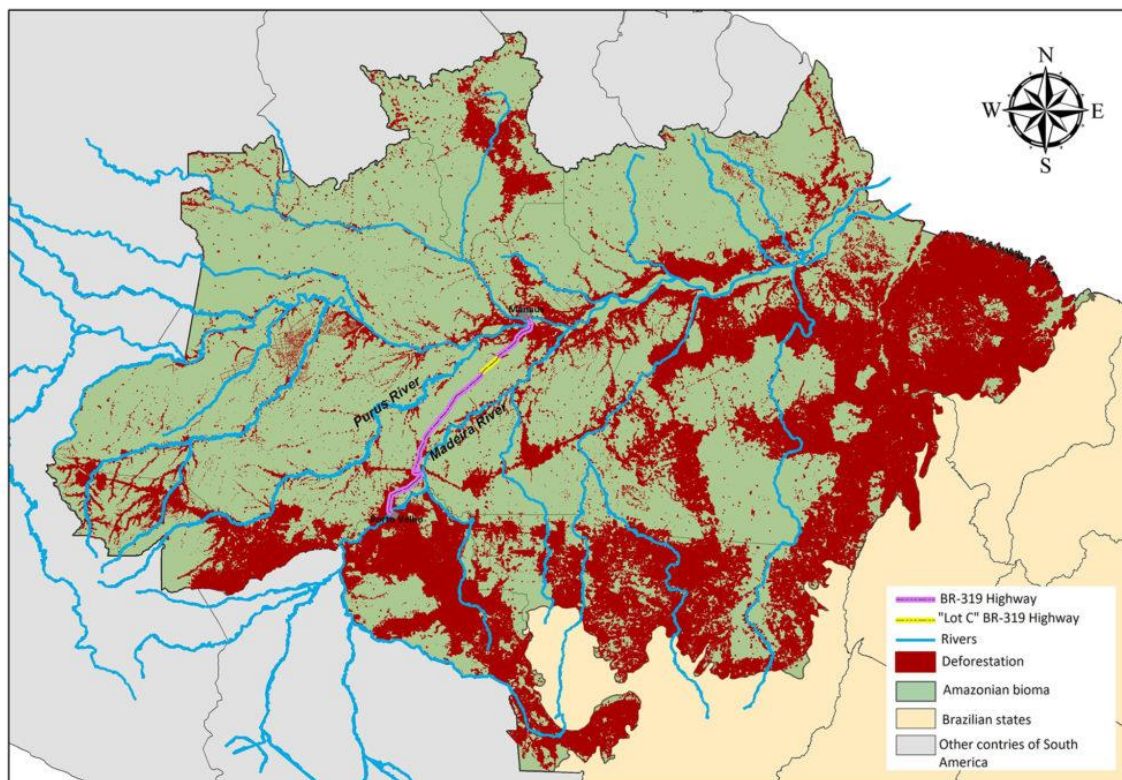


Figura 1: Amazônia Brasileira e Rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho). O desmatamento é atual, até 2020. Fonte: mapa produzido por Lucas Ferrante no software ArcGIS, dados de desmatamento do INPE [12].

A Constituição brasileira exige “para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental ([13], artigo 225, § 1º, inciso IV). Uma decisão judicial estabeleceu que estudos ambientais deveriam ser realizados para o “Lote C” (km 198 a 250) da BR-319 [14], mas nem estudos ambientais nem consultas aos povos indígenas foram feitos para esta seção do rodovia [15]. Para outro trecho da rodovia (o “trecho do meio”, ou km 250 a 655), um estudo ambiental foi submetido ao órgão licenciador e está pendente de aprovação, mas nenhuma consulta aos povos indígenas foi feita [16].

A decisão de revogar o contrato do “Lote C” está nas mãos do Desembargador Meguerian que, em janeiro de 2019, foi relator do processo que chegou à decisão unânime de que a reconstrução do “Lote C” da BR-319 deve primeiramente ter um estudo de impacto ambiental

(EIA) [14]. Em violação a essa decisão, o DNIT publicou um edital em junho de 2020 para reconstrução e pavimentação deste trecho da rodovia, apesar de não ter um EIA planejado, muito menos concluído e aprovado [17]. No mesmo mês, o Ministério Público encaminhou uma ação à Justiça para a anulação da licitação [18]. O Ministério Público foi criado pela Constituição brasileira de 1988 para defender os direitos do povo, incluindo o direito constitucional a “um meio ambiente ecologicamente equilibrado” ([13], Artigo 225). No entanto, em vez de emitir uma sentença, o Desembargador Meguerian está segurando processo há sete meses (número do processo: 1029927-28.2020.4.01.0000). O prazo para uma decisão está se aproximando.

Em dezembro de 2020 foi celebrado com o consórcio Tecon/Ardo/RC o contrato do “Lote C”. Há poucas chances de que consultas e estudos ambientais sejam feitos posteriormente, caso as obras sejam iniciadas. A história recente de projetos de infraestrutura na Amazônia brasileira é de violações repetidas de requisitos legais, especialmente aqueles para consulta indígena [19, 20]. O cenário parece estar armado para mais um exemplo, e as apostas, neste caso, são extraordinariamente altas.

Dado o potencial impacto dessa rodovia na Amazônia, a decisão de suspender o contrato do “Lote C” representa uma ação para conter ou prevenir um dos maiores desastres ambientais do mundo, além de prevenir a violação de direitos de diversos povos indígenas. A floresta amazônica já está aproximadamente no limite do desmatamento tolerável antes de um colapso ambiental [21, 22], e a atual administração presidencial brasileira intencionalmente sucateou os órgãos ambientais do país, levando a um aumento do desmatamento [23, 24]. Dada a falta de governança ambiental, um dos projetos com maior capacidade de geração de desmatamento é a rodovia BR-319. A grilagem e a exploração ilegal de madeira na BR-319 são galopantes [25].

A abertura de estradas aumentou as taxas de migração humana, ocupação desordenada e desmatamento na Amazônia [26-28]. Um exemplo histórico é fornecido pela reconstrução e pavimentação da rodovia BR-364 em Rondônia, concluída em 1982 (antes que os estudos ambientais se tornassem uma exigência no Brasil em 1986), culminando em uma explosão

de desmatamento que chocou o mundo [29, 30]. Hoje, esse “arco de desmatamento” é a principal fonte de migração humana que ameaça se espalhar pela BR-319 [9].

A área da BR-319 contém um número substancial de espécies endêmicas da fauna e da flora (espécies que ocorrem exclusivamente nesta área) (por exemplo, [31-35]). A área também abriga povos indígenas cujo direito à consulta livre, prévia e informada conforme estabelecido pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) [36] e Decreto nº 10.088/2019 (antigo 5051/2004) [37] está sendo violado pela falta de consulta prévia [16]. A abertura de ramais ilegais em áreas de uso indígena tradicional foi documentada, dando aos madeireiros, posseiros e grileiros acesso a áreas de floresta intocada [10, 37]. Durante a atual pandemia COVID-19, esses impactos são ainda mais agravados pela vulnerabilidade dos povos indígenas da Amazônia ao vírus [38-40]. A quase total falta de governança na área hoje é ilustrada pela construção espontânea em andamento de ramais ilegais conectando-se à BR-319, juntamente com a exploração ilegal de madeira e grilagem de terras [41].

Pedimos nada mais do que o cumprimento da legislação brasileira, incluindo a realização de consultas às comunidades indígenas e estudos ambientais, antes da reconstrução e pavimentação do “Lote C”. Esses estudos ambientais são necessários para proteger não só o meio ambiente, mas também as pessoas cujo modo de vida está vinculado aos ecossistemas da região, incluindo comunidades indígenas e ribeirinhas. Esses estudos precisam ser mais abrangentes do que os feitos até agora para o “trecho do meio” da BR-319, adjacente ao “Lote C”, devido ao papel da rodovia em permitir que desmatadores migrem para áreas distantes, e os estudos devem propor medidas realistas para evitar ou mitigar impactos.

A decisão do juiz tem potencial para causar impactos em todo o planeta, dada a importância do bioma Amazônia para as mudanças climáticas globais e seu papel na manutenção das chuvas em uma boa parte da América do Sul [42]. Além de uma catástrofe ambiental, a decisão afeta diretamente os direitos dos povos tradicionais amazônicos. É notável que a decisão de uma única pessoa possa mudar o mundo como o conhecemos. [44]

- [1] Teixeira, K.M. 2007. [Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Containeres nas Conexões com a Região Amazônica](#). Tese de doutorado em engenharia de transportes. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, São Paulo. 235 p.
- [2] Fearnside, P.M. 2018a. [Challenges for sustainable development in Brazilian Amazonia](#). *Sustainable Development* **26**(2): 141-149.
- [3] Fearnside, P.M. 2018b. [BR-319 e a destruição da floresta amazônica](#). *Amazônia Real*, 19 de outubro de 2018.
- [4] Phillips, T. 2021. [Brazil rushes to save premature babies as Covid-19 swamps Manaus hospitals](#). *The Guardian*, 15 de janeiro de 2020.
- [5] Estadão. 2021. [Prefeito de Manaus culpa isolamento geográfico e estrada ruim por falta de oxigênio em hospitais](#). *Estadão* 15 de janeiro de 2021.
- [6] Fearnside, P.M., M.B.T. de Andrade & L. Ferrante 2021. [BR-319: Prefeito de Manaus aproveita crise de oxigênio para promover agenda anti-ambiental](#). *Amazônia Real*, 18 de janeiro de 2021.
- [7] Barni, P.E.; P.M. Fearnside & P.M.L.A. Graça. 2015. [Simulating deforestation and carbon loss in Amazonia: Impacts in Brazil's Roraima state from reconstructing Highway BR-319 \(Manaus-Porto Velho\)](#). *Environmental Management* **55**(2): 259-278. Ver [Roraima: Biodiversidade e Diversidades](#)
- [8] dos Santos Júnior, M., A.M. Yanai, F.O. Sousa Junior, I.S. de Freitas, H.P. Pinheiro, A.C.R. de Oliveira, F.L. da Silva, P.M.L.A. Graça & P.M. Fearnside. 2018. [BR-319 Como Propulsora de Desmatamento: Simulando o Impacto da Rodovia Manaus-Porto Velho](#). Instituto do Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM), Manaus, Amazonas.

- [9] Fearnside, P.M. & P.M.L.A. Graça. 2009. [BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central](#). Novos Cadernos NAEA 12(1): 19-50.
- [10] Fearnside, P.M., L. Ferrante, A.M. Yanai & M.A. Isaac Júnior. 2020a. [Região Trans-Purus, a última floresta intacta](#).
- [11] Fearnside, P.M. 2015. [Highway construction as a force in destruction of the Amazon forest](#). In: R. van der Ree, D.J. Smith & C. Grilo (eds.) *Handbook of Road Ecology*. Oxford, Reino Unido: John Wiley & Sons. p. 414-424.
- [12] INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais). 2021. [Projeto PRODES—monitoramento do desmatamento na Amazônia legal por satélite INPE](#), São José dos Campos, SP.
- [13] Brasil. 1988. Constituição Federal. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm
- [14] TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região). 2019. [Numeração Única 005716.70.2005.4.01.3200](#).
- [15] Ferrante, L. & P.M. Fearnside 2020a: [The Amazon's road to deforestation](#). *Science* 369: 634. <https://doi.org/10.1126/science.abd6977> Ver *Amazônia Real*
- [16] Ferrante, L., M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020a. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319](#). *Land Use Policy* **94**: art. 104548. [Ver Amazônia Real](#)
- [17] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). 2020. [Aviso de Licitação, RDC Eletrônico nº 216/2020](#). *Diário Oficial da União*
- [18] JF-1 (Justiça Federal da 1ª Região). 2020. [Processo Judicial Eletrônico Número: 1016749-49.2019.4.01.3200](#).

- [19] Fearnside, P.M. 2017a. [Brazil's Belo Monte Dam: Lessons of an Amazonian resource struggle](#). *Die Erde* 148 (2-3): 167-184. [Ver Amazônia Real](#)
- [20] Fearnside, P.M. 2017b. [São Manoel: Barragem amazônica derrota Ibama](#). *Amazônia Real*, 25 de setembro de 2017.
- [21] Lovejoy T.E. & C. Nobre 2018: [Amazon tipping point](#). *Science Advances* 4: art. eaat2340.
- [22] Walker, R.T. 2021. [Collision course: Development pushes Amazonia toward its tipping point](#). *Environment: Science and Policy for Sustainable Development* 63(1): 15-25.
- [23] Ferrante, L. & P.M. Fearnside. 2019. [Brazil's new president and "ruralists" threaten Amazonia's environment, traditional peoples and the global climate](#). *Environmental Conservation* 46: 261-263.
- [24] Ferrante, L. & P.M. Fearnside. 2020b. [Military forces and COVID-19 as smokescreens for Amazon destruction and violation of indigenous rights](#). *Die Erde* 151: 258-263.
- [25] de Andrade, M.B.T., L. Ferrante & P.M Fearnside. 2021. [Brazil's Highway BR-319 demonstrates a crucial lack of environmental governance in Amazonia](#). *Environmental Conservation*.
- [26] Laurance, W.F., Albernaz, K.M., G. Schroth, P.M. Fearnside, S. Bergen, E.M. Venticinque & C. da Costa. 2002. [Predictors of deforestation in the Brazilian Amazon](#). *Journal of Biogeography* 29: 737-748.
- [27] Nepstad, D.C. G. Carvalho, A.C. Barros, A. Alencar, J.P. Capobianco, J. Bishop, P. Moutinho, P. Lefebvre, U.L. Silva Jr. & E. Prins. 2001. [Road paving, fire regime feedbacks, and the future of Amazon forests](#). *Forest Ecology and Management* 154: 395-407.
- [28] Pfaff, A.S.P., Robalino, J., R. Walker, S. Aldrich, M. Caldas, E. Reis, S. Perz, C. Bohrer, E. Arima, W. Laurance & K. Kirby. 2007. [Road Investments, Spatial Spillovers, and Deforestation in the Brazilian Amazon](#). *Journal of Regional Science* 47(1): 109-123.

- [29] Fearnside, P.M. 1987. [Deforestation and international economic development projects in Brazilian Amazonia](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/1987/Frenese%20de%20desmat.pdf). *Conservation Biology* 1(3): 214-221. Ver *Homem e Natureza na Amazônia* http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/1987/Frenese%20de%20desmat.pdf
- [30] Fearnside, P.M. 2017c. [Deforestation of the Brazilian Amazon](#). In: H. Shugart (ed.) *Oxford Research Encyclopedia of Environmental Science*. New York, E.U.A.: Oxford University Press. [Ver](#)
- [31] Cohn-Haft, M. & G.A. Bravo. 2013. [A new species of *Herpsilochmus antwren* from west of the Rio Madeira in Amazonian Brazil](#). In: Elliott, A., J. Sargatal, D.A. Christie & J. del Hoyo (eds.) *Handbook of the Birds of the World. Special Volume: New Species and Global Index*. Barcelona, Espanha: Lynx Edicions. p. 272-276.
- [32] Ferrão, M., Moravec, J., R. Fraga, A.P. Almeida, I.L. Kaefer & A.P. Lima. 2017. [A new species of *Scinax* from the Purus-Madeira interfluvium, Brazilian Amazonia](https://doi.org/10.3897/zookeys.706.14691) (Anura, Hylidae). *ZooKeys* 706: 137–162. <https://doi.org/10.3897/zookeys.706.14691>
- [33] Ferrão, M., de Fraga, R., J. Moravec, I.L. Kaefer & A.P. Lima. 2018a. [A new species of Amazonian snouted treefrog \(Hylidae: *Scinax*\) with description of a novel species-habitat association for an aquatic breeding frog](#). *PeerJ* 6: art. e4321.
- [34] Ferrão, M., Moravec, J., I.L. Kaefer, R. de Fraga & A.P. Lima. 2018b. [New Species of *Scinax* \(Anura: Hylidae\) with red-striped eyes from Brazilian Amazonia](#). *Journal of Herpetology* 52: 472-488.
- [35] Stegmann, L.F. R.P. Leitão, J. Zuano & W.E. Magnusson. 2019. [Distance to large rivers affects fish diversity patterns in highly dynamic streams of Central Amazonia](#). *PLoS ONE* 14(10): art. e0223880.
- [36] ILO (International Labour Organization). [1989, C169 Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 \(No. 169\)](#). Genebra, Suíça: ILO.

- [37] Fearnside, P.M., L. Ferrante & M.B.T. de Andrade. 2020b. [Ramal ilegal a partir da rodovia BR-319 invade Reserva Extrativista e ameaça Terra Indígena](#). *Amazônia Real*, 09 de março de 2020.
- [38] Ferrante, L. & P.M. Fearnside. 2020c. [Protect Indigenous peoples from COVID-19](#). *Science* 368: 251. Ver [Amazônia Real](#)
- [39] Ferrante, L. & P.M. Fearnside. 2020d. [Brazil threatens Indigenous lands](#). *Science* 368: 481-482. [ver Amazônia Real](#)
- [40] Ferrante, L., W.A. Steinmetz, A.C.L. Almeida, J. Leão, R. C. Vassão, U. Tupinambás, P.M. Fearnside & L.H. Duczmal. 2020b. [Brazil's policies condemn Amazonia to a second wave of COVID-19](#). *Nature Medicine* **26**: 1315. <https://doi.org/10.1038/s41591-020-1026-x>
- [41] Fearnside, P.M. 2020. [BR-319 – O começo do fim para a floresta amazônica brasileira](#). *Amazônia Real*, 06 de outubro de 2020.
- [42] Zemp, D.C., C.F. Schleussner, H.M.J. Barbosa, R. J. van der Ent; J. F. Donges, J. Heinke, G. Sampaio & A. Rammig. 2014. [On the importance of cascading moisture recycling in South America](#). *Atmospheric Chemistry and Physics* **14**: 13337–13359.
- [43] Ferrante, L., M.B.T. de Andrade, L. Leite, C.A. Silva Junior, M. Lima, M.G. Coelho Junior, E.C. da Silva Neto, D. Campolina, K. Carolino, L.M. Diele-Viegas, E.J.A.L. Pereira & P.M. Fearnside. 2021. [Brazil's Highway BR-319: The road to the collapse of the Amazon and the violation of indigenous rights](#). *Die Erde* **152**(1).
- [44] LF e MBTA agradecem ao Conselho Nacional de Pesquisa Científica e Tecnológica (CNPq). PMF agradece ao CNPq (Proc. 311103 / 2015-4) e ao Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) (PRJ15.1250). Esta é uma tradução de Ferrante et al. (2021) [43], publicado em Inglês na revista *Die Erde*. O texto foi atualizado em 22/02/21 para incluir a nova informação da possibilidade do caso ser julgado pela juíza federal Jaiza Fraxe.