

<https://amazoniareal.com.br/grilagem-na-rodovia-br-319-3-ponta-de-lanca-do-desmatamento-na-amazonia/>



Grilagem na rodovia BR-319: 3 – Ponta de lança do desmatamento na Amazônia



Por [Amazônia Real](#) Publicado em: 10/08/2021 às 15:26



Por Lucas Ferrante, Maryane B.T. Andrade e Philip M. Fearnside

Uma das formas de dar acesso a terras para expansão do agronegócio na Amazônia é a reconstrução da rodovia BR-319 ligando Porto Velho, no estado de Rondônia, a Manaus, no estado do Amazonas, assim conectando o “arco do desmatamento” a vastas áreas de floresta intacta [1-5]. A rodovia foi construída no início dos anos 1970 e abandonada em 1988. Uma proposta de reconstrução do “trecho do meio” da rodovia ainda não foi aprovada – um primeiro Estudo de Impacto Ambiental (EIA) foi apresentado em 2009 e rejeitado como totalmente inadequado, e um segundo EIA foi apresentado em 2020 e está progredindo rapidamente em direção à aprovação sobre forte pressão política.

Em 2014, foi encontrado um meio de contornar a exigência de ter um EIA, permitindo um programa de “manutenção” para a estrada; o programa tornou a estrada transitável, embora não pavimentada, e causou um impacto ambiental substancial [6]. O programa de “manutenção” foi anunciado em 2014 e teve início na prática em 2015 [7]. Na prática, este programa não se restringe à “manutenção”, tendo também substituído as pontes originais por novas que são compatíveis com a reconstrução planejada e requalificado a estrada de várias formas que facilitam a migração dos desmatadores. O serviço de ônibus entre Manaus e Porto Velho foi restabelecido em 2017, com exceção dos meses mais chuvosos.

Estima-se que a BR-319 e as estradas vicinais planejadas irão gerar um aumento da área desmatada em mais de 1200% até 2100 na região entre a rodovia e a fronteira do Brasil com o Peru [8]. A planejada rodovia AM-366 se conectaria à BR-319, abrindo esta região “Trans-Purus” para a entrada de grileiros e outros atores [9]. AM-366 atravessaria uma vasta área de terras públicas não designadas (“terras devolutas”), que é a categoria mais vulnerável à grilagem de terras [10]. A aprovação, em 15 de dezembro de 2020, pelo Senado brasileiro de um projeto de lei que permite a empresas e indivíduos estrangeiros comprar terras rurais [11] pode aumentar ainda mais a pressão sobre essa área crítica.

A reconstrução da rodovia foi uma promessa de campanha do então candidato presidencial Bolsonaro [1]. A BR-319 foi abandonada por falta de viabilidade econômica, e ainda carece de estudo de viabilidade econômica (EVTEA). O projeto de reconstrução também carece da consulta aos povos indígenas que é exigida pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e pela Lei nº 10.088/2019 (antiga nº 5.051/2004), com pelo menos 63 terras indígenas oficialmente reconhecidas sendo impactadas [12].

Dois trechos da rodovia serão reconstruídos: o “trecho do meio” (km 250 a km 655) e o “Lote C” (km 198 a km 250). Em 05 de agosto de 2020, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) submeteu o EIA do “trecho do meio” da rodovia BR-319 ao IBAMA e, após análise do relatório, o IBAMA solicitou informações complementares em fevereiro de 2021, e o DNIT anunciou que teria essas informações até o final de março, e, embora atrasado, o processo, sem dúvida, será concluído em breve.[13]

A imagem que ilustra este artigo é de autoria de Marcio Isensee e Sá/InfoAmazônia/Amazônia Real e mostra pátio de madeira no distrito de Realidade em Humaitá, Amazonas na BR- 319

Notas

[1] Ferrante L & Fearnside PM (2019) [O novo presidente do Brasil e “ruralistas” ameaçam o meio ambiente, povos tradicionais da Amazônia e o clima global.](#) | *Amazônia Real*, 30 de julho de 2019.

- [2] Ferrante L & Fearnside PM (2020) BR-319: [O caminho para o desmatamento da Amazônia](#). *Amazônia Real*, 07 de agosto de 2020.
- [3] Mataveli, G.A.V., Chaves, M.E.D., Brunzell, N.A., Aragão, L.E.O.C. (2021). [The emergence of a new deforestation hotspot in Amazonia](#). *Perspect. Ecol. Conserv.* 19: 33–36.
- [4] Andrade M, Ferrante L & Fearnside PM (2021) [A rodovia BR-319, do Brasil, demonstra uma falta crucial de governança ambiental na Amazônia](#) *Amazônia Real*, 02 de março de 2021.
- [5] 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) [BR-319: O caminho para o colapso da Amazônia e a violação dos direitos indígenas](#). *Amazônia Real*, 23 de fevereiro de 2021.
- [6] Fearnside PM (2018) [BR-319 e a destruição da floresta amazônica](#). *Amazônia Real* 19 de outubro de 2018.
- [7] Meirelles FA, Carrero GC, Neto JGF, Cenamo MC & Guarido PCP (2018) [Análise Ambiental e Socioeconômica dos Municípios sob Influência da Rodovia BR-319](#). Instituto do Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM), Manaus, Amazonas. 113 p.
- [8] dos Santos Júnior, M.A.; 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. 54 p.
- [9] Fearnside PM, Ferrante L, Yanai AM & Isaac Júnior MA (2020) [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*
- [10] Azevedo-Ramos C, Moutinho P, Arruda VLS, Stabile MCC, Alencar A, Castro I & Ribeiro JP (2020) [Lawless land in no man's land: The undesignated public forests in the Brazilian Amazon](#). *Land Use Policy* 99: art. 104863.
- [11] Senado Federal (2020) [Projeto de Lei nº 2963, de 2019](#). Senado Federal, Brasília, DF.
- [12] Ferrante, L. M.P. Gomes & P.M. Fearnside. (2020) [BR-319 ameaça povos indígenas](#). *Amazônia Real*.
- [13] Este texto é traduzido de: Ferrante, L.; Andrade, M.B.T.; Fearnside, P.M. (2021). [Land grabbing on Brazil's Highway BR-319 as a spearhead for Amazonian deforestation](#). *Land Use Policy* 108: art. 105559. A pesquisa dos autores é financiada exclusivamente por fontes acadêmicas. LF e MBTA agradecem ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). PMF agradece CNPq (429795 / 2016-5, 311103 / 2015-4), Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas

(FAPEAM) (708565) e Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) (PRJ13.03).

Leia os outros artigos da série:

[Grilagem na rodovia BR-319: 1 – Resumo da série](#)

[Grilagem na rodovia BR-319: 2 – Grilagem de terras](#)

Os autores:

Maryane Bento Trindade de Andrade é mestranda em Ciências de Florestas Tropicais no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa). Ela faz pesquisa sobre a dinâmica e estoque de carbono de florestas na zona de influência da BR-319.

Lucas Ferrante é doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria que estão disponíveis [aqui](#).