

<https://amazoniareal.com.br/grilagem-na-rodovia-br-319-4-o-escandalo-do-lote-c/>



Grilagem na rodovia BR-319: 4 – O escândalo do “Lote C”



Por [Amazônia Real](#) Publicado em: 16/08/2021 às 20:55



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

Ao contrário do “trecho do meio”, o “Lote C” nunca teve um EIA (Estudo de Impacto Ambiental) preparado, apesar de uma decisão judicial unânime em 15 de dezembro de 2014 de que um EIA é constitucionalmente exigido para esta seção [1]. Em 28 de janeiro de 2019, uma decisão judicial rejeitou um pedido do DNIT para retirar o embargo à reconstrução do “Lote C” sem um EIA [2]. Mesmo assim, em 24 de junho de 2020 o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes) abriu licitação para reconstrução do “Lote C”[3]; e em 20 de agosto um juiz indeferiu pedido de suspensão de licitação feito pelo Ministério Público Federal [4]. O Ministério Público Federal é uma procuradoria pública criada pela Constituição do Brasil de 1988 para defender os direitos do povo, incluindo o direito a um “meio ambiente ecologicamente equilibrado”.

O fato de o DNIT simplesmente ignorar a exigência de um EIA foi caracterizado pelo Ministério Público Federal como sendo de “má fé” [5]. Em 30 de junho de 2020, o Ministério Público Federal ingressou com uma ação solicitando ao tribunal a suspensão

da licitação do “Lote C” [6], mas o processo estagnou nas mãos de um dos juízes, foi firmado um contrato com uma construtora em dezembro de 2020, e finalmente em 01 de março de 2021 foi proferida a decisão mantendo a proibição original de reconstrução do “Lote C” sem EIA e suspendendo o contrato de construção [7, 8]. Coincidentemente, a decisão foi proferida apenas 10 dias após uma publicação dos presentes autores [9] expondo essa situação. Os políticos em Manaus criticaram veementemente o juiz responsável [10] e, em 07 de abril de 2021, o chefe do Superior Tribunal de Justiça do Brasil reverteu a decisão e permitiu que a reconstrução do “Lote C” prosseguisse [11].

A decisão de 07 de abril de 2021 liberando a reconstrução do “Lote C” foi proferida pelo juiz Humberto Martins, que mantém uma relação estreita com a família Bolsonaro, e em 23 de abril de 2021 um dos filhos do presidente revelou em entrevista que Martins era um dos dois principais candidatos à nomeação de Bolsonaro para ocupar uma vaga no Supremo Tribunal Federal que estaria disponível em 05 de julho de 2021 [12]. Entre as suas decisões favoráveis à família Bolsonaro, Humberto Martins solicitou, por iniciativa própria, o inquérito sobre a “conduta disciplinar” do juiz encarregado de processar o caso “Queiroz”, um dos maiores escândalos de corrupção em torno do governo Bolsonaro e a família do presidente [13]. Como promessa de campanha proeminente, reconstruir a rodovia BR-319 é uma prioridade pessoal para o presidente Bolsonaro [14].

As motivações para amparo judicial para contornar a legislação ambiental são desconhecidas. Coincidentemente, o desembargador Martins justificou sua decisão usando os mesmos falaciosos pontos de conversa que têm sido empregados por políticos em Manaus, como a de que a rodovia é urgentemente necessária para permitir o transporte de oxigênio para Manaus na pandemia Covid-19 [11]. A conveniência política de culpar a falta da BR-319 pela crise de oxigênio de janeiro de 2021 em Manaus é clara, pois esse argumento libera as autoridades locais de responsabilidade por não terem providenciado em tempo hábil o embarque de oxigênio pela rota normal de carga (barcaças chegando de Belém via o rio Amazonas), apesar de terem sido avisadas com mais de dois meses que o suprimento de oxigênio seria insuficiente [15].

A decisão judicial que concedeu a liberação para reconstrução e pavimentação do “Lote C” sem EIA fundamentou-se no argumento de que a falta de via representa grave dano à ordem pública, segurança, economia e saúde [11]. Os dados do presente estudo mostram que essas justificativas são falaciosas, uma vez que o programa de “manutenção” e a promessa de pavimentação aumentaram os crimes ambientais e a insegurança dos povos tradicionais nas áreas afetadas pela rodovia BR-319. A invasão da TI Apurinã do Igarapé São Jorge e um “ramal” (estrada vicinal endógena) ilegal que cruza a TI Apurinã do Igarapé Tauamirim são exemplos [16], assim como um ramal ilegal a partir da BR-319 que está entrando em uma reserva extrativista utilizada pelo povo indígena Mura [17].

A justificativa econômica também é falaciosa, uma vez que estudos econômicos e logísticos mostram que o transporte de cargas até São Paulo pela rodovia BR-319 seria mais caro do que os outros modais [18, 19]. O argumento da segurança pública é contrariado pelo desmatamento ilegal que tem aumentado ao longo da rodovia à medida que a estrada se torna mais transitável, como mostramos neste artigo. A melhoria da rodovia também foi acompanhada pelo aumento da extração ilegal de madeira [20].

Esse também é um fator que impacta a indústria, de acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (FIEAM) [21].

A justificativa para a reconstrução da rodovia para garantir a saúde pública não tem sustentação, uma vez que o gasto com a rodovia seria muito maior do que o custo da melhoria dos sistemas de saúde dos municípios ao longo da rodovia. A pavimentação da rodovia não garante condições para melhoria do sistema de saúde. É bem conhecido o estado precário dos sistemas públicos de saúde em municípios interligados por rodovias na Amazônia [22].

O presente estudo tem como objetivo mostrar que a atual falta de fiscalização da legislação ambiental e indígena, junto com a anulação de decisões judiciais que requerem estudos ambientais para os dois trechos da rodovia BR-319 previstos para reconstrução, fazem desta rodovia a ponta de lança do desmatamento em uma das regiões mais preservadas da Amazônia. A grilagem, que já está em andamento, é fundamental para esse processo de desmatamento.[23]

A imagem que lustra este artigo é de autoria de Fernando O.G. Figueiredo/PPBIO/CENBAM.

Notas

[1] TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região) (2015) [Tribunal Regional da 1ª Região TRF-1-Apeleção Civil \(AC\) AC: 0005716-70.2005.4.01.3200](#). TRF-1, Manaus, Amazonas.

[2] TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região) (2019) [Numeração Única 005716.70.2005.4.01.3200](#). TRF-1, Manaus, Amazonas.

[3] DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) (2020) [Aviso de Licitação, RDC Eletrônico nº 216/2020](#). *Diário Oficial da União*

[4] Campinas F (2020) [Juíza nega suspensão de edital para asfaltamento de trecho da BR-319](#). *Amazonas Atual*, 20 de agosto de 2020.

[5] Ferrante L & Fearnside PM (2020) [BR-319: O caminho para o desmatamento da Amazônia](#). *Amazônia Real*, 07 de agosto de 2020.

[6] JF-1 (Justiça Federal da 1ª Região) (2020) [Processo Judicial Eletrônico Número: 1016749-49.2019.4.01.3200](#).

[7] Campinas F (2021) [Justiça suspende licitação do governo Bolsonaro para pavimentação da BR-319](#). *Amazonas Atual*, 02 de março de 2021.

- [8] TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região) (2021) [Tribunal Regional da 1ª Região. Processo: 1029927-28.2020.4.01.0000 processo referência: 0005716-70.2005.4.01.3200](#).TRF-1, Manaus, Amazonas.
- [9] 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.
- [10] Elander, B. (2021) [Juiz chamado de preconceituoso por senador do AM quanto à BR-319 responde: “é exigência”](#). *Rio Mar*, 08 de março de 2021.
- [11] STJ (2021) Suspensão de liminar e de sentença Nº 2897 – AM (2021/0078070-0). Superior Tribunal da Justiça.
- [12] Carvalho I & Giovanaz D (2021) [Bolsonaro pode indicar ao STF ministro que pediu investigação de juiz do caso Queiroz](#). *Brasil de Fato*, 23 de abril de 2021.
- [13] Onofre R (2020). [Mudança no comando do STJ pode ajudar interesses de Flávio Bolsonaro](#). *Folha de Pernambuco*, 28 de agosto de 2020.
- [14] 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.
- [15]. 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.
- [16] Fearnside PM, Ferrante L, Yanai AM & Isaac Júnior MA (2020) [Trans-Purus, a última floresta intacta](#). *Amazônia Real*
- [17] Fearnside, P.M., L. Ferrante & M.B.T. de Andrade. (2020) [Ramal ilegal a partir da rodovia BR-319 invade Reserva Extrativista e ameaça Terra Indígena](#). *Amazônia Real*, 09 de março de 2020.
- [18] Teixeira, K.M. (2007) [Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Contêineres nas Conexões com a Região Amazônica](#). Tese de doutorado em engenharia de transportes. 235 pp. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, São Paulo.
- [19] Fleck, L (2009) [Eficiência Econômica, Riscos e Custos Ambientais da Reconstrução da BR 319](#). Série Técnica, no. 17. Conservation Strategy Fund (CSF), Lagoa Santa, Minas Gerais. 53 p.
- [20] 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.

[21] MPF (Ministério Público Federal) 2020. [Gravação da XXII reunião do fórum permanente de discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319](#). Ministério Público Federal, 10 de março de 2020.

[22] Sawyer D (2001) Evolução demográfica, qualidade de vida e desmatamento na Amazônia. In: Fleischresser, V. (Ed.), Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia. Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF, pp. 73–90. 436 pp.

[23] 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](#)

[Grilagem na rodovia BR-319: 3 – Ponta de lança do desmatamento na Amazônia](#)

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](#).