

Os impactos ambientais e sociais da repavimentação da Rodovia BR-319:

uma análise sob a ótica dos princípios da dignidade da pessoa humana e do direito de ir e vir



Grupo de Pesquisa em Direitos Humanos e Direitos Fundamentais
Universidade Federal do Amazonas – UFAM

Os impactos ambientais e sociais da repavimentação da Rodovia BR-319:

uma análise sob a ótica dos princípios da dignidade da pessoa humana e do direito de ir e vir

Grupo de Pesquisa em Direitos Humanos e Direitos Fundamentais

Dr. Adriano Fernandes Ferreira
Me. Marcos Maurício Costa da Silva
Ageu de Oliveira Drumond Sardinha
Ana Silvine Turchatto Moda
Arminio José Martins Prestes Filho
Daniel de Carvalho Barros Martins
David Barbosa Moreira
Eneias de Paula Bezerra Filho
Erica Gomes Lima
Guilherme Augusto Pinheiro Pantoja
Gustavo da Cunha Lins
Jéssica Santos do Vale
Larissa Souza Soares Guimarães
Laura Castro Kohn
Lucas de Araújo Dutra
Marcos Antonio Sampaio de Almeida
Matheus Luiz dos Santos Sanches
Mauro Pinto de Andrade
Nathallie Anne Farias Mendes
Nicole Coely Oliveira da Silva
Thiago de Assis Furtado

1ª edição
2023

**Editora Coleta Científica
Unai - MG**



Ferreira, Adriano Fernandes *et al.*

Os impactos ambientais e sociais da repavimentação da Rodovia BR-319: uma análise sob a ótica dos princípios da dignidade da pessoa humana e do direito de ir e vir. Autores: Adriano Fernandes Ferreira, Marcos Maurício Costa da Silva, Ageu de Oliveira Drumond Sardinha, Ana Silviane Turchatto Moda, Arminio José Martins Prestes Filho, Daniel de Carvalho Barros Martins, David Barbosa Moreira, Eneias de Paula Bezerra Filho, Erica Gomes Lima, Guilherme Augusto Pinheiro Pantoja, Gustavo da Cunha Lins, Jéssica Santos do Vale, Larissa Souza Soares Guimarães, Laura Castro Kohn, Lucas de Araújo Dutra, Marcos Antonio Sampaio de Almeida, Matheus Luiz dos Santos Sanches, Mauro Pinto de Andrade, Nathallie Anne Farias Mendes, Nicole Coely Oliveira da Silva, Thiago de Assis Furtado. Editor Jonas Rodrigo Gonçalves. Grupo de Pesquisa em Direitos Humanos e Direitos Fundamentais, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM – Brasil. Unai-MG: Editora Coleta Científica, 31 dez. 2023.

1ª edição.

76 fls.

ISBN nº 978-65-999558-4-6

DOI: <https://doi.org/10.29327/5341956>

CDU: 340

Foto utilizada na capa: Lalo de Almeida. Folhapress. Publicada por Redação Portal Projeta, em 01 ago. 2019. Disponível em: <https://portalprojeta.com.br/2019/08/01/explicando-os-entraves-para-asfaltar-a-br-319/>. Acesso em: 22 dez. 2023.

EDITORA COLETA CIENTÍFICA

Editor-chefe da editora Coleta Científica

Jonas Rodrigo Gonçalves, Universidade Católica de Brasília, DF, Brasil.

Editores desta obra

Jonas Rodrigo Gonçalves, Universidade Católica de Brasília, DF, Brasil.

Danilo da Costa, Universidade Católica de Brasília, DF, Brasil.

Conselho Editorial

1. Arthur Henrique de Pontes Regis, UniProcessus, DF, Brasil.
2. Alessandro Aveni, Universidade de Brasília, UnB, DF, Brasil.
3. Cristilene Akiko Kimura, Faculdade Sena Aires, FACESA, GO, Brasil.
4. Maria Aparecida de Assunção, UniProcessus, DF, Brasil.
5. Maria Inez Montagner, Universidade de Brasília, UnB, DF, Brasil.
6. José Osvaldo Silveira dos S., Universidade Católica de Brasília, Brasil.
7. Carla Chiste Tomazoli Santos, Faculdade Sena Aires, GO, Brasil.
8. Caroline Pereira da Costa, Universidade de São Paulo, USP, Brasil.
9. Flavio Pereira de Sousa, Universidade Católica de Brasília, DF, Brasil.
10. Julia Jensen Didonet, Universidade de Brasília, UnB, DF, Brasil.

Comitê Científico

1. Alberto Krayyem Arbex
2. João Henrique Moreira Viana
3. Sabine Wohlfres Viana

INFORMAÇÕES EDITORIAIS DESTA OBRA

Tipo de Produção: Científica

Subtipo de Produção: Livro

Tiragem: Livro digital com tiragem de 100 unidades para arquivo

Reedição: Não

Reimpressão: Não

Meio de Divulgação: Obra Digital / Eletrônica

URL: <https://portalcoleta.com.br/index.php/editora/article/view/148>

DOI: <https://doi.org/10.29327/5341956>

Idioma: Idioma Nacional

Cidade / País: Unai-MG, Brasil

Natureza da Obra: Obra Única

Natureza do Conteúdo: Resultado de Projeto de Pesquisa

Tipo da Contribuição na obra: Obra Completa

Tipo de Editora: Editora Brasileira Comercial

Nome da Editora: Editora Coleta Científica

Cidade da Editora: Unai-MG

Financiamento: Própria Editora

Conselho Editorial: Membros Nacionais

Distribuição e Acesso: Acesso Universal Livre

Informações Sobre Autores: Sim

Parecer e Revisão por Pares: Sim

Índice Remissivo: Não

Premiação: Não se aplica

Tradução da obra para outros idiomas: Não

Natureza do texto: Obra autoral que envolve a sistematização de resultados de um programa de pesquisa conduzido pelo próprio autor, fruto de sua trajetória profissional

Leitor preferencial: Obras acadêmicas destinadas a pesquisadores, docentes e especialistas da área e áreas afins

Origem da obra: Originada de grupos ou redes de pesquisa internas ao programa

Este trabalho foi realizado no Grupo de Pesquisa em Direitos Humanos e Direitos Fundamentais, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM – Brasil.

Informações sobre os Autores/Pesquisadores:

1. Prof. Dr. Adriano Fernandes Ferreira

<http://lattes.cnpq.br/6730830854361639>
E-mail: adrianofernandes3@hotmail.com

2. Prof. Me. Marcos Maurício Costa da Silva

<http://lattes.cnpq.br/5613640265468165>
E-mail: marcosmauricio@ufam.edu.br

3. Ageu de Oliveira Drumond Sardinha

<http://lattes.cnpq.br/3848889555826166>
E-mail: ageudrummond@icloud.com

4. Ana Silvine Turchatto Moda

<http://lattes.cnpq.br/0688055330511919>
E-mail: anaturchatto0212@gmail.com

5. Arminio José Martins Prestes Filho

<http://lattes.cnpq.br/5158059602003101>
E-mail: arminioprestes@yahoo.com

6. Daniel de Carvalho Barros Martins

<http://lattes.cnpq.br/1054130754347415>
E-mail: d.barros.martins0707@gmail.com

7. David Barbosa Moreira

<http://lattes.cnpq.br/0007040557449757>
E-mail: david3moreira@gmail.com

8. Eneias de Paula Bezerra Filho

<http://lattes.cnpq.br/4423861063469372>
E-mail: eneiasbezerrafilho@gmail.com

9. Erica Gomes Lima

<http://lattes.cnpq.br/1363334372244001>
E-mail: ericalima2505@gmail.com

10. Guilherme Augusto Pinheiro Pantoja

<http://lattes.cnpq.br/2357362328368156>
E-mail: pantojier@gmail.com

11. Gustavo da Cunha Lins

<http://lattes.cnpq.br/4818601830377981>
E-mail: gustavolins1701@gmail.com

12. Jéssica Santos do Vale

<http://lattes.cnpq.br/2853553898215844>
E-mail: jessicasantosdovale9@gmail.com

13. Larissa Souza Soares Guimarães

<http://lattes.cnpq.br/2238780878052541>
E-mail: larissasoares09@outlook.com

14. Laura Castro Kohn

<http://lattes.cnpq.br/3061225110372317>
E-mail: laurakohnkohn@gmail.com

15. Lucas de Araújo Dutra

<http://lattes.cnpq.br/4467051332928127>
E-mail: lucasll2009@gmail.com

16. Marcos Antonio Sampaio de Almeida

<http://lattes.cnpq.br/2218236461199385>
E-mail: marcosalmd23@gmail.com

17. Matheus Luiz dos Santos Sanches

<http://lattes.cnpq.br/0222190282701235>
E-mail: matheussanchesam@gmail.com

18. Mauro Pinto de Andrade

<http://lattes.cnpq.br/7007832947275607>
E-mail: mauro4ndrade@gmail.com

19. Nathallie Anne Farias Mendes

<http://lattes.cnpq.br/2910979780590662>
E-mail: nathmendessn@gmail.com

20. Nicole Coely Oliveira da Silva

<http://lattes.cnpq.br/7483985673665610>
E-mail: nicolecoely16@hotmail.com

21. Thiago de Assis Furtado

<http://lattes.cnpq.br/3523008912569476>
E-mail: thiagodeassis.fs@gmail.com

RESUMO

O presente trabalho objetiva explorar as vias de sustentabilidade no processo de repavimentação da Rodovia BR-319, tendo como princípios norteadores o direito fundamental da dignidade da pessoa humana e o direito de ir e vir. Buscou-se também analisar os impactos sociais que a existência da rodovia traz para os habitantes de suas áreas circunvizinhas e para o sistema rodoviário brasileiro como um todo, com enfoque no chamado “trecho do meio”, que se estende do km 250,70 ao km 656,40. Para a pesquisa foram utilizados o Relatório de Impacto Ambiental de 2021, feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura, bem como outras pesquisas disponíveis acerca da BR-319 online, notícias e doutrinas jurídicas.

Palavras-chave: Rodovia BR-319. Sustentabilidade. Repavimentação. Trecho do meio. Direito de ir e vir. Dignidade da pessoa humana.

ABSTRACT

The present work aims to explore sustainability pathways to the repaving process of the BR-319 Highway, considering the right to come and go and the fundamental right of dignity of the human person as its guiding principles. The research also aims to analyze the social impacts which the existence of the highway brings forth to the residents nearby, and to the brazilian road system as a whole, with emphasis on the “trecho do meio” (as it is called the BR-319 Highway’s midsection), extending from km 250,7 to km 656,4. The research is based on the Ambiental Impact Report of 2021, made from the National Infrastructure Department, as well as other publications concerning the BR-319 Highway, which were available online, news and legal doctrines.

Keywords: *BR-319 Highway. Sustainability. Repaving. Middle section. The right to come and go. Dignity of the human person.*

SUMÁRIO

Introdução	09
1. O ser humano no centro das tomadas de decisões	10
2. A importância da BR-319.....	19
2.1. Dignidade da pessoa humana como fundamento da República	26
2.2 O direito fundamental de ir e vir	33
2.2.1 Análise propedêutica do direito de ir e vir.....	33
2.2.2 Tutela do direito de ir e vir na história	33
2.2.3 Direito de ir e vir no Brasil.....	34
2.2.4 Panorama sobre o direito de ir e vir na jurisprudência	36
2.2.5 A dimensão positiva da liberdade de locomoção: caso do município de Alto Garças	36
2.2.6 Colisão de direitos fundamentais: direito de greve e liberdade de locomoção na ADPF 519/DF.....	39
2.2.7 A liberdade de locomoção no Direito Internacional	43
2.2.8.O direito de locomoção na Declaração Universal dos Direitos Humanos.	44
2.2.9 A Convenção Americana sobre Direitos Humanos.....	44
2.2.10 O Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos.....	45
3. As condicionantes ambientais	46
3.1. Avaliação dos danos ambientais identificados	46
3.2. Medidas mitigadoras, compensatórias e programas ambientais na BR-319.. ..	52
3.3 Licenciamento ambiental da rodovia BR-319	61
3.3.1 Histórico da inauguração da rodovia e licenciamentos.....	61
3.3.2 Natureza jurídica do licenciamento ambiental	62
3.3.3 Licença Prévia de 2022	63
4. Considerações Finais	67
Referências.....	69

INTRODUÇÃO

A Rodovia BR-319, desde que foi inaugurada em 27 de março de 1976, durante o governo de Ernesto Geisel, tem sido objeto de diversas opiniões políticas em relação a sua construção, manutenção e repavimentação. Na literatura, encontram-se extensas pesquisas avaliando os impactos ambientais da rodovia, que levam em conta as potenciais afetações em áreas de reserva indígena e de conservação que se encontram adjacentes ou cruzam a extensão da rodovia.

O presente estudo considera a perspectiva do ser humano como centro da tomada de decisões para a análise da atual conjuntura da Rodovia BR-319 e sua importância para o sistema rodoviário brasileiro, em especial para os amazônidas que dela dependem.

Para tanto, foi realizada pesquisa documental de estudos de impacto ambiental encomendados pelo próprio Governo Federal ao longo dos anos, mormente o Relatório de Impacto Ambiental feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura, atualizado até o ano de 2021, bem como pesquisas de iniciativa acadêmico-particular, a exemplo da abordagem socioeconômica feita pela Fundação Getúlio Vargas no contexto da Rodovia BR-319. Além disso, para embasar os princípios norteadores da presente pesquisa, tais como o princípio da dignidade da pessoa humana e o direito fundamental de ir e vir, foram consultadas as doutrinas jurídicas mais relevantes ao constitucionalismo brasileiro, como a de José Afonso daSilva e Flávia Piovesan.

O presente trabalho encontra-se dividido em três capítulos: 1. O ser humano no centro das tomadas de decisões, que busca embasar a perspectiva antropológica e filosófica pela qual pretendeu-se desenvolver todo o estudo; 2. A importância da BR-319, no qual se buscou - a partir dos já citados direitos fundamentais da dignidade da pessoa humana e do direito de ir e vir - avaliar os impactos sociais que a Rodovia BR-319 acarreta na vida daqueles habitantes em suas áreas circunvizinhas; 3. As condicionantes ambientais, em que visou-se fazer uma análise técnica e atualizada dos estudos de impacto ambiental disponíveis acerca da BR-319, com ênfase no chamado “trecho do meio”, que vai do km 250,7 ao km 656,4, bem como visitar o histórico de processos de

licenciamento ambiental impostos a rodovia.

A pesquisa, de tal forma seccionada, logrou êxito em traçar um panorama técnico das reais condições da Rodovia BR-319 e a importância que sua repavimentação, uma vez observados os critérios mais rigorosos de preservação e licenciamento ambiental, poderia trazer ao sistema rodoviário brasileiro e aos amazônidas. Não se buscou esgotar, contudo, todos os fatores envolvidos em tal processo de repavimentação, o qual influencia decisões econômicas e políticas que transcendem o escopo do presente trabalho.

Com isso, espera-se que a realização de novas pesquisas concernentes a tais questões econômicas e políticas no bojo da Rodovia BR-319, e também aos seus demais trechos, sejam feitas e que, por conseguinte, seja esta pesquisa um referencial para a construção de argumentações atualizadas e científicas acerca da sua construção, repavimentação e manutenção.

1. O SER HUMANO NO CENTRO DAS TOMADAS DE DECISÕES

A história das estradas se confunde com a história das cidades, da comunicação, do comércio e, em última análise, da humanidade. A pavimentação dos caminhos que tecem o rumo da história humana é associado ao desenvolvimento e à riqueza, transformando o mundo natural e a vida dos povos através do que atualmente são mais de 65 mil quilômetros de estradas espalhadas pela Terra (GOLDFARB, 2023).

No Brasil, periferia do capitalismo mundial, tal lógica é maximizada: são mais de 1.720.909 (um milhão, setecentos e vinte mil, novecentos e nove) quilômetros de rodovias, dentre os quais apenas 213.500 (duzentos e treze mil e quinhentos) quilômetros - pouco mais de 12% do total - são pavimentados (CNT, 2022).

Desse modo, a realidade que fez do Brasil o quarto país com maior malha rodoviária do mundo (CNT, 2022) - atrás apenas dos Estados Unidos, da China e da Índia - é reflexo de um processo histórico de valorização do modal rodoviário no país, muitas vezes em detrimento dos demais modais.

Ressalte-se que esse processo teve seus acontecimentos mais expressivos a partir da década de 20, com a chegada da Ford Motor Company ao Brasil e com o consequente interesse público de, a um só tempo, aumentar a produção fabril

e o escoamento de produtos para o resto do país, traduzido pelo bordão do então presidente Washington Luís “governar é abrir estradas” (HUERTAS, 2022).

Nesse norte, o governo de Juscelino Kubitschek viria para consolidar a ideia de desenvolvimentismo rodoviário iniciada no governo de Washington Luís, desta vez em escala maior, com o impulso não apenas da industrialização ascendente, mas também da interiorização nacional propiciada pela nova capital do Brasil: Brasília (ANDRADE, 2019).

Em igual sentido foi a política implementada pelos governos da Ditadura Militar: o rodoviarismo foi o principal instrumento de integração nacional (consubstanciado pelo PIN - Programa de Integração Nacional), sintetizado no lema "integrar para não entregar", voltado especialmente para a integração de caráter desenvolvimentista do Centro-Oeste e da Amazônia. O resultado desse período foi a construção de algumas das mais faraônicas obras rodoviárias do país, a exemplo da Transamazônica (VIEGAS, 2020).

Inseridos com centralidade nesse cenário desenvolvimentista, o norte do Brasil e a Amazônia eram objeto de desejo e símbolo da definitiva vitória do homem contra a natureza, que retiraria a Amazônia do isolamento histórico oriundo de tempos ainda coloniais (ANDRADE, 2019).

Nesse contexto, as estradas foram instrumentalizadas pelo poder central como caminhos que ligavam as regiões interioranas ao progresso almejado (ANDRADE, 2019). Dentre elas, destaca-se a Rodovia BR-319, planejada para ligar Manaus a Porto Velho, nascida do sabido ideário nacionalista de unificação brasileira no período ditatorial, inaugurada em 27 de março de 1976, durante o governo de Ernesto Geisel (SANSOLO, 2020).

Contudo, a então novíssima BR-319, após aproximadamente treze anos de funcionamento, em 1988, foi desativada em razão da sua intrafegabilidade (SANSOLO, 2020). O abandono e a consequente falta de manutenção, somados ao alto índice pluviométrico regional e às características do solo (NETO, 2020), foram alguns dos fatores para a desativação da estrada. Assim, a BR-319 passou a ser alvo de projetos governamentais diversos ao longo dos anos que se seguiram, como o Plano Brasil em Ação e o Plano Avança Brasil, ambos do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (SANSOLO, 2020), que restaram

infrutíferos.

Embora tenha ocorrido sua desativação apenas em 1988, o abandono da BR-319 começou no início da década de 1980, ocasião em que surgiram os primeiros problemas na rodovia:

A rodovia BR-319 começou a apresentar problemas na década de 1980 em decorrência da redução dos recursos destinados à manutenção da rodovia, algo que se agravou com o fim do Fundo Nacional Rodoviário em 1982 (IPEA, 2010). Com isso, a rodovia foi “vítima do corte dos orçamentos da área rodoviária em todo o território nacional, exercido pelo governo federal nos últimos anos, a rodovia BR-319, pela sua condição de rodovia pioneira” e o DER/Am passou a realizar “apenas as conservações ordinárias, ou seja, operações tapa buraco, recomposição de erosões, recomposição do sistema de drenagem e sinalização” (ALTO DO MADEIRA, 1985, p. 12). No ano de 1976 uma viagem de ônibus poderia ser realizada entre 12h -18h e no ano de 1983 passou a ser realizada em 24h “tendo que descer para ajudar a empurrar o ônibus em atoleiros” (NETO, 2020).

As causas dessa conjuntura relacionam-se ao parco repasse de recursos públicos para a manutenção da obra, além da sua não inclusão no projeto de recuperação de rodovias implementado pelo Ministério dos Transportes à época. Desse modo, em 1986, a condição da rodovia já era insustentável:

Porém, na década de 1980, com a redução de recursos para a construção e manutenção das rodovias no Brasil, a rodovia BR-319 recebeu poucos recursos e o projeto de ampliação de capacidade de carga, nova pavimentação e de aumento dos aterros não foi realizado, passados mais de 10 anos da primeira pavimentação. [...] Em 1986 a ligação viária já estava “totalmente interditada porque as fortes chuvas caídas na área tornaram impraticável qualquer viagem” e com o rompimento de bueiros no km 400 e com “diversos trechos [que] sofreram problemas no asfalto ficando o leito da rodovia totalmente esburacado” (JORNAL DO COMMERCIO, 1986a, 17) e por “não receber recursos para sua recuperação e a cada dia desaparece, tornando-se uma imensa cratera” (JORNAL DO COMMERCIO, 1986b, p. 21).

As nefastas consequências sociais que decorreram da falta de uma BR-319 ativa logo puderam ser observadas e sentidas pela população que, atraída pela promessa de desenvolvimento econômico, passou a viver nas áreas circunvizinhas ao empreendimento, conforme noticiado pelo Jornal do Commercio em 1984:

Além disso, houve “consequências sociais da interrupção do tráfego na BR-319 que são as mais graves que se possa imaginar. Existem milhares de pessoas residentes às margens da rodovia, agricultores e pecuaristas, que trabalham e produzem, mas agora estão ameaçados de perder tudo, pois não há como vender” (JORNAL DO COMMERCIO, 1984 *apud* NETO, 2020).

Em que pese os discursos pela paralisação do fluxo da BR, movimentos sociais ascenderam em favor da manutenção da BR-319, com destaque para a Associação dos Usuários da BR-319, relatada por Neto (2020):

O fechamento da rodovia ocasionou problemas para aqueles que precisavam circular entre Manaus e Humaitá, apresentando também enormes problemas para os moradores da porção Norte da rodovia, no trecho entre as cidades de Careiro Castanho até Manaus, pois no trecho de aproximadamente 100 km, a via estava completamente destruída, prejudicando a circulação dos moradores das margens da rodovia e das cidades de Careiro Castanho, Manaquiri e Autazes. Nesse cenário, um grupo de pessoas organizaram um movimento para solicitar do governo estadual e federal recursos e a manutenção do trecho de 100 km iniciais da rodovia BR-319. Esse movimento foi constituído pela Associação dos Usuários da BR-319 (JORNAL DO COMMERIO, 1996b, p. 7), com a presidência de Milton Duarte Macena, Geraldo Maria Macena e Francisco Oreste Martins (JORNAL DO COMMERIO, 1996c, p. 15). Esse movimento durante os anos de 1996 e 1998, foi responsável pela realização de manifestações, conserto de ponte de madeira, oficialização da associação, recolhimento de assinaturas e inscrição de associados (NETO, 2020).

A partir disso, nesse capítulo, abordaremos a perspectiva antropológica da importância do ser humano ser o centro da tomada de decisões, sejam estas políticas ou científicas, e como essa posição central do ser humano poderia influenciar as possíveis decisões técnicas e governamentais quanto à repavimentação da BR-319.

Importante destacar que para se traçar esse panorama realista quanto ao status da rodovia da BR-319 na geografia brasileira, é preciso considerar os seres humanos que habitam em suas áreas circunvizinhas, não olvidando impactos econômicos e sociais que a repavimentação da rodovia acarretaria em todo o Brasil.

Tal consideração deste grupo de pessoas é fundamental como matéria propedêutica do presente artigo, pois todas as análises políticas e técnico-científicas serão levadas a cabo tendo como ponto de partida a importância do ser humano como agente influenciador do meio em que vive, seja positivamente ou negativamente. Ou seja, a importância do ser humano na tomada de decisões.

Essa importância é matéria de debate. Isso porque para segmentos políticos de cunho ecológico profundo, o ser humano é um agente de inignorável destruição da natureza e arrebatador do equilíbrio ecológico do planeta. Logo,

para esse segmento, deveria haver uma mudança total de atitude por parte dos humanos, no sentido de reconhecer o valor intrínseco de todas as outras espécies. Nesta linha de raciocínio, seria posto em cheque muitas ideias consideradas ortodoxas, tal como a de se o crescimento econômico é realmente desejável e se não seria preferível, por exemplo, estagnar-se a economia para preservar o meio ambiente (JACKSON e TANSEY, 2015).

E para outros posicionamentos, como o da ala antropocêntrica leve, o ser humano é, ou, ao menos, pode ser, um agente de preservação da natureza, sendo tal característica comumente observada entre os povos originários (NOGUEIRA, 2016) e possível de ser cultivada pela sociedade civil modernizada. O que difere um ser humano destruidor para um que respeita a natureza, para este segundo grupo, é uma questão de valores sociais, culturais e políticos, bem como da ordem social, jurídica e governamental, e não a natureza inerente de cada ser humano, de forma isolada. Para tanto, este grupo defende a importância de solucionar os problemas de maneira prática para os seres humanos, concentrando-se nos problemas individuais de forma pragmática, mais do que puramente nos conceitos (JACKSON e TANSEY, 2015).

Alinha-se a este último posicionamento a lição imorredoura do professor e jurista Vicente Ráo (2013):

O homem não é um simples material de construção das novas estruturas legais, mas o objetivo supremo é sua felicidade, pois o direito disciplina a vida social e não abandona o ser humano à sua própria sorte; antes, lança-o no caminho da perfeição, do desenvolvimento e do progresso, não só de sua vida física, mas também de sua vida psíquica, para construir, por esse modo, sim, uma coletividade mais bem formada por seres melhores.

É imperioso reconhecer, assim, que o pluralismo político dá voz a interesses variados e também impede a criação de certo estado de construção do consenso e de tomada de decisão, principalmente no que tange às questões ambientais. Como relatam numa anedota os cientistas políticos JACKSON e TANSEY (2015):

Em outubro de 2009, o governo das ilhas Maldivas conduziu uma reunião do gabinete no fundo do mar, com seus ministros equipados com máscaras de oxigênio e roupas de mergulho para alertá-los a respeito dos efeitos do aquecimento global sobre a pequena ilha, que fica no nível do mar. Contudo, o resultado dessas campanhas ativistas têm jogado mais espuma sobre o debate político e paralisado a ação

propriamente dita.

A partir desse caso, os cientistas relataram que “interesses escusos e conflitantes podem estar por trás da paralisia da tomada de decisão em diversos níveis, nacional e global” e que, além disso, “uma das questões políticas principais em todo o debate ambiental é de quem é a culpa pelos problemas e quem é o responsável por consertá-los”.

Já as autoras CASTILHO, MENÉNDEZ e STULMAN (2011) destacam a unicidade da realidade brasileira dentro do contexto ambiental quando consideram a situação da desigualdade econômica e seus fatores de causalidade entre as áreas urbanas e rurais do país:

Uma situação ainda mais complexa foi identificada no Brasil, onde se verifica que a liberalização comercial contribuiu para um aumento da desigualdade e da pobreza em áreas urbanas, enquanto causou o efeito oposto, reduzindo a desigualdade e a pobreza, em zonas rurais. Contudo, entre as possíveis soluções para um problema - a crise ambiental - estão medidas que exacerbam outro problema - a desigualdade.

Esta realidade desigual é possível de ser observada com ainda mais clareza nos agrupamentos humanos das áreas circunvizinhas ao trecho do meio da rodovia BR-319.

Porquanto a importância de se levar em consideração os impactos ambientais que a repavimentação, e conseqüente manutenção do fluxo de pessoas, automóveis, bens e serviços, da rodovia acarretaria, também de igual importância se faz considerar os seres humanos que podem ser positivamente afetados pelas decisões técnicas, científicas e políticas que a devida fiscalização da rodovia e o seu bom uso pelo ser humano poderia acarretar.

Assim, caminhamos rumo ao objeto do presente estudo: a BR-319, mais precisamente o seu “trecho do meio”, compreendido entre os kms 250,7 a 656,4, que atravessa os municípios de Borba/AM, Beruri/AM, Tapauá/AM, Manicoré/AM, Canutama/AM e Humaitá/AM.

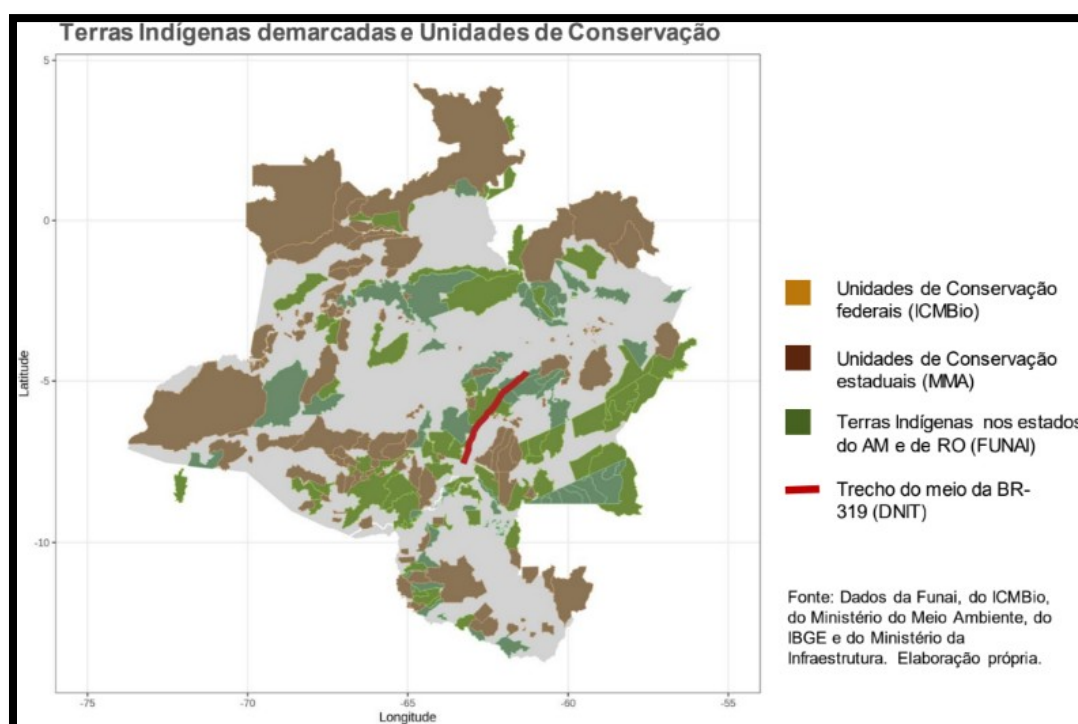


Fonte: DNIT, 2021.

Traçando um breve panorama histórico, já introduzido e a ser devidamente aprofundado nos capítulos seguintes, tem-se que a BR-319 - que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO - teve a sua implantação iniciada em 1968 e concluída em 1973. A inauguração oficial veio somente em 27 de março de 1976. Após décadas sem a manutenção adequada, a rodovia tornou-se praticamente intransitável, especialmente no trecho do meio (DNIT, 2021).

No Relatório de Impacto Ambiental datado de junho de 2021, foi constatada a presença de sete comunidades ao longo do trecho do meio, estando a maior concentração populacional localizada na comunidade Realidade. A comunidade é vinculada ao município de Humaitá e conta com cerca de 6.000 habitantes; está localizada próximo ao fim do trecho. No geral, há um certo equilíbrio entre a distribuição da população entre área urbana e rural.

Além dos municípios citados, o trecho do meio é rodeado por aldeias indígenas, localizadas em Terras Indígenas demarcadas e não demarcadas, e por Unidades de Conservação - sendo 03 federais e 04 estaduais - em algumas das quais se encontram comunidades ribeirinhas e comunidades extrativistas, consideradas comunidades tradicionais. Conforme o RIMA, estas comunidades se concentram nos rios Madeira e Purus, com cerca de 4.131 famílias e 17.762 pessoas nos 95 distritos e comunidades pesquisadas localizadas no Rio Madeira e cerca de 1.500 famílias e 9.891 habitantes nos 44 distritos e comunidades pesquisadas localizadas no Rio Purus (DNIT, 2021).



Fonte: FGV, 2020.

Os municípios apresentam, em média, Índice de Desenvolvimento Humano baixo, conforme dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) da ONU. O acesso à rede de energia elétrica, ao saneamento básico, saúde e educação se mostra precário. A média de tais índices, para além de se encontrar abaixo da nacional, chega a estar abaixo da média estadual do Amazonas (RIMA, 2021).

Na questão hídrica, por ser uma região rodeada por cursos d'água, característica própria do bioma amazônico, os regimes de cheia e seca dos rios

são fatores determinantes na vida da população que ali habita. Isso ocorre na medida em que os locais com maior densidade populacional coincidem com as regiões com presença de cursos d'água. O trecho mais povoado do trajeto, por exemplo, encontra-se paralelo ao trecho do meio, na região do Rio Madeira (FGV, 2020).

No que concerne à tomada de áreas vizinhas à BR-319 - muitas vezes por meio de ocupações ilegais e desmatamento para construção de pequenas estradas paralelas à BR - destaca-se a ocorrência do chamado “efeito espinha de peixe” (RIMA, 2021).

Assim, mesmo com as limitações impostas pelo abandono da estrada - notadamente no “trecho do meio” - os povos que dependem dela e habitam seus arredores constroem por conta própria e a partir do corpo inutilizado da estrada seus próprios caminhos, ramificações transversais à BR que ilustram o “efeito espinha de peixe” (SANSOLO, 2020).

Esse fenômeno, como todos que circundam as narrativas atravessadoras da BR-319, é alvo de interpretações diversas: para uns é manifestação inequívoca da senda devastadora do ser humano, figurando como um dos principais vetores do desmatamento relacionado à rodovia; para outros, no entanto, é uma maneira através da qual se descortinam de forma orgânica os anseios dos seres humanos que ali vivem pela sua independência de ir e vir, decidir, e, em última análise, ser (LOUZADA, 2014).

Em um plano maior, a busca de direitos pelos seres humanos que dependem direta ou indiretamente da BR-319 é tecida por ações decisórias com justificativas múltiplas de atores diversos nos planos histórico, social, ambiental e político. Seu Norte, porém, habita às suas margens próximas ou distantes e depende de si para viver: é o ser humano.

2. A IMPORTÂNCIA DA BR-319

Sob o slogan “integrar para não entregar”, o regime militar estruturou um grande projeto de integração nacional. Para tal, foram direcionados investimentos na construção de rodovias e em incentivos à migração. Nesse contexto, a BR-319 foi construída entre os anos de 1968 e 1973 e durante a presidência de um gaúcho, Ernesto Geisel, que os amazônidas foram finalmente incorporados ao restante do país. A inauguração oficial da BR-319 aconteceu em 27 de março de 1976 (BBC News, 2009).

Bacovis (2007, p.7) aponta que o município de Manaus conta “com 3 portos, sendo um público e dois privados, um aeroporto internacional com três terminais de cargas, um EADI, armadores de longo curso, armadores de cabotagem, cerca de 25 empresas de transporte rodoviário com aproximadamente quatro mil carretas e 150 barcaças”.

Em sua primeira fase de desenvolvimento, foram injetados investimentos financeiros e humanos, ocasionando na valorização imobiliária, aumento da oferta de empregos, expansão comercial e queda do preço dos produtos, que aqueceu a economia à época (GARCIA, 2004).

Diante do cenário otimista de crescimento, “o Decreto federal nº 63.105, de 15 de agosto de 1968, declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação e construção do Distrito Industrial, uma área de aproximadamente 1.700 hectares, cortada pelo trecho inicial da Rodovia BR-319 e distante cerca de 5 Km do centro da cidade” (GARCIA, 2004, p.60).

A rodovia BR-319 foi incluída no escopo do projeto de desenvolvimento socioeconômico da Zona Franca de Manaus que envolvia também a criação do Polo Industrial de Manaus, sendo um instrumento relevante para a integração da indústria e comércio amazonense com outras regiões do país.

Todavia, alguns empecilhos foram observados no final do século XX, principalmente a partir de 1988, quando a rodovia se tornou intratável. Dirigir na BR-319 durante o inverno amazônico (período de intensificação das chuvas, entre os meses de novembro e maio), tornou-se um desafio. Veículos atolados no “trecho do meio” eram frequentes. Com isso, a população amazonense novamente sentia-se abandonada.

A partir de meados da década de 90, aconteceram várias tentativas fracassadas de reabertura ao tráfego por meio de programas de investimento em infraestrutura, tais como os planos plurianuais – PPA: Brasil em Ação (1996-1999); Avança Brasil (2000-2003); Plano Brasil de Todos (2004-2007); Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 1 (2007-2010) e PAC 2 (2011-2014).

Desde o fim da década de 1980, a rodovia não recebe camada asfáltica em sua parte central, mais conhecida como “trecho do meio” (que vai do quilômetro 250 ao 655,7), pela falta de iniciativa do governo federal (GOV.BR, 2023).

Por trás dessa discussão, há uma evidente disputa entre os interesses da população do Estado do Amazonas e as Organizações Internacionais Não-Governamentais (ONGs) acerca do “potencial risco ambiental” causado pela BR-319. Contudo, as entidades ambientalistas ignoram o fato de que a rodovia já foi construída.

Cumprе salientar que o Amazonas é composto por rios altamente navegáveis que, em comparação com outras partes do território nacional que utilizam a navegação como meio de transporte secundário, são os meios de locomoção quase exclusivos da região. Segundo o professor Ceçary Amazonas, “é na Bacia Amazônica que a navegação fluvial assume o papel mais relevante; lá existe a estreita ligação entre o homem e o rio, que, a bem dizer, garante a sua existência” (AMAZONAS, Ceçary, 1959, fls. 62).

Cabe salientar, também, as políticas integrativas das décadas 60 e 70, que, ao alterarem a organização espacial dos transportes fluviais, possibilitou a expansão decargas geradas em Manaus, advindas do incremento da produção industrial local, e fomentou a instalação de empresas de transporte na região (NOGUEIRA, 2011, p. 395).

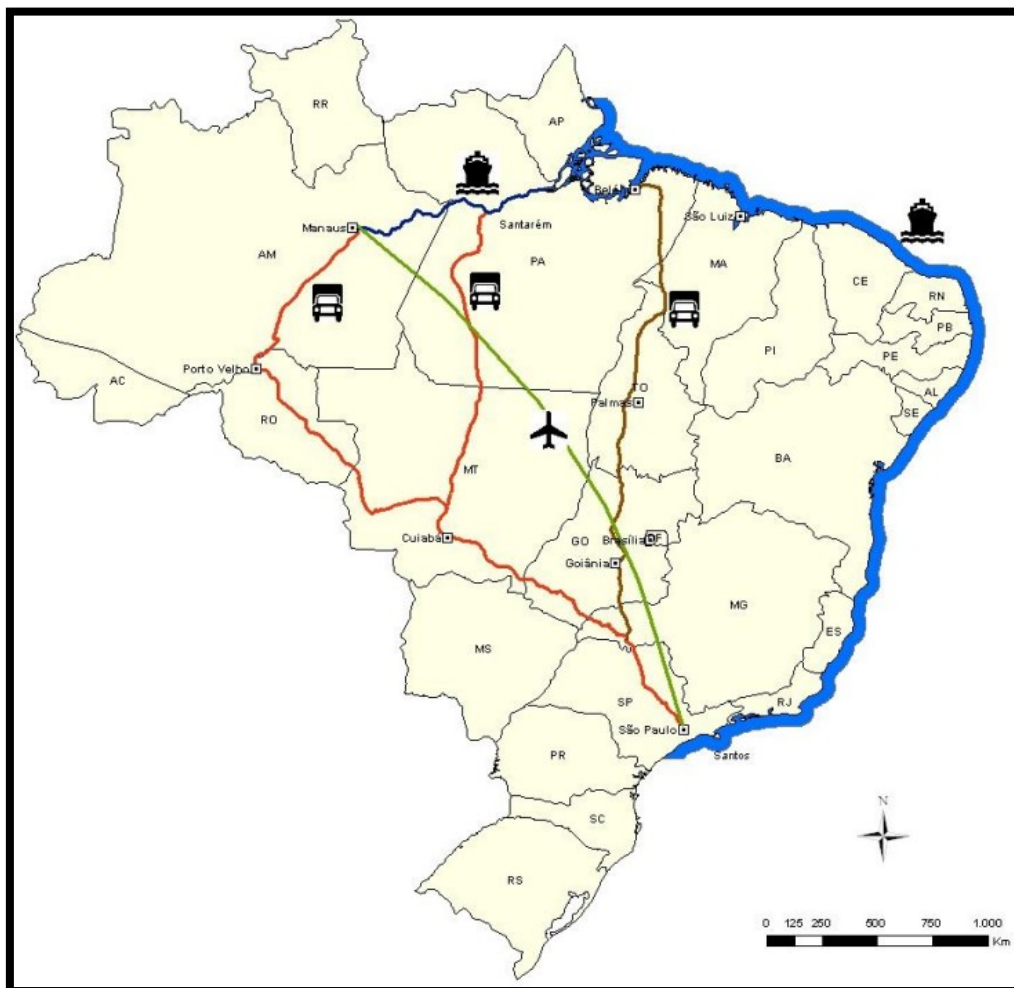
Atualmente, é de conhecimento que, no rio Negro, como exemplo, existe um grande fluxo de embarcações que transportam inúmeros bens de vários gêneros, sejam produtos alimentícios, eletrodomésticos, e muitos outros insumos, que possibilitam a vida na região.

Entretanto, apesar das evoluções perpetradas, o frete do Amazonas é considerado o mais caro do país. Conforme revelou o Mapa Brasileiro de Frete,

realizado pela empresa Sontra Cargo em 2015, enquanto nos demais Estados da Federação o frete custa em torno de R\$ 0,15, tonelada por quilômetro percorrido, o frete do Estado do Pará ao Amazonas custa em torno de R\$ 0,97, o que significa que o frete é 546% mais caro (GUIA DO TRC, 2015). Tal preço advém, sobretudo, das questões geográficas complexas que transformam o Amazonas em uma verdadeira ilha.

O isolamento da região e o preço elevado de locomoção, aglutinam-se, ainda, a outros percalços, dentre os quais, destaca-se, o tempo de locomoção de Manaus para outros Estados, como Pará e Rondônia, vizinhos que interligam a capital para o restante do Brasil, que demora em torno de cinco a seis dias, para ir do Pará em direção a Manaus, e, em média, três dias para ir de Rondônia à capital amazonense; a questão da insegurança do trajeto, que sofre com a pirataria, tráfico e garimpo ilegal; e o preço do diesel.

Mapa: Conexão Manaus-Brasil



Adaptado de: Brito (2010)

Nota-se, a partir da análise do mapa acima, que a rota Manaus-Porto Velho-São Paulo (exclusivamente rodoviário) e a rota Manaus-Santarém-São Paulo (rodofluvial) constituir-se-iam em alternativas importantes para o escoamento das mercadorias da Zona Franca de Manaus caso a BR-319 (trecho Manaus-Porto Velho) e a BR-163 (Santarém-Cuiabá) possuíssem boas condições de tráfego.

Considerando que as empresas e indústrias instaladas na Zona Franca de Manaus possuem relações significativas com o comércio nacional, vislumbra-se a necessidade de modernização por meio da construção de rodovias para escoamento da produção, tais como a BR-319.

Os sistemas logísticos internos de movimento mais eficientes (principalmente na região amazônica), portanto, podem propiciar aos seus circuitos produtivos maiores níveis de competitividade frente a outros circuitos nacionais ou mesmo internacionais.

Outra questão preocupante, quiçá a mais importante para entender a imprescindibilidade da utilização de rodovias na diversificação do transporte, são os eventos climáticos das últimas décadas, que contam com vazantes extraordinárias, como a do presente ano, as quais criam verdadeiros gargalos à navegação (PORTAL G1 AM, 2023).

Desde que as medições hidrológicas foram implementadas no Rio Negro, em 1902, não se havia registrado seca tão severa quanto a do presente ano de 2023, que obrigou a suspensão do envio de navios com cargas para Manaus e atingiu mais de 80% das empresas que fazem a logística de transporte para a região (PORTAL G1 AM, 2023).



Fonte: Seca 2023: Lago do Aleixo secou em Manaus — Foto: Gato Júnior/RedeAmazônica

O transporte hidroviário é quase exclusivamente a única alternativa de transporte, já que as rodovias são bastante restritas e, as que existem, não possibilitam o completo trânsito, ante a sua quase que completa desestruturação. Contudo, muitos fatores, como os apontados acima, colocam em xeque a utilização exclusiva das artérias fluviais. Assim, apesar de se reconhecer a importância desse tipo de transporte, é fundamental a estruturação de outros meios de locomoção. Nessa seara, a reestruturação da BR-319 é mais que necessária, o que se evidencia ainda mais na atual crise hídrica.

Outro ponto importante a ser explorado é o contexto social, que envolve os moradores das cidades do entorno da BR-319 e, mais especificamente, os do trecho meio. É preciso colocar como prioridade as problemáticas sociais da rodovia, deixando claro que todos os outros fatores se tornam pequenos quando analisa-se o sofrimento que aqueles amazônidas passam para se locomoverem aos grandes centros.

Tal problemática ficou ainda mais evidente com a crise sanitária mundial, produzida pelo Coronavírus, em que muitas pessoas dessas comunidades foram condenadas à morte pela impossibilidade de deslocamento, bem como transporte de oxigênio (ROUBICEK, Marcelo, 2022). Ademais, se a estrada estivesse em condições de trafegabilidade esse insumo teria chegado mais rápido para assistir aos doentes e evitar a morte de milhares de amazonenses

naquele momento. Por conta disso, a estrada não pode ser vista como algo supérfluo ou cogitável. Ela deve ser encarada como uma necessidade do povo amazônida para melhoria da sua qualidade de vida.

Estudos recentes procuraram analisar os efeitos de uma rodovia no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios, na qual constataram que as que se localizam no entorno dessas rodovias possuíam uma melhor qualidade de vida do que as que não se localizam ao redor dessas estradas (DA ROCHA, FERNANDO; SAES, MARIA, 2016).

Portanto, no caso das cidades que ficam no entorno do trecho do meio, evidencia-se falta de qualidade de vida por não terem acesso à educação de qualidade, assistência médica satisfatória e uma infraestrutura básica para escoar sua produção (ROUBICEK, Marcelo, 2022).

Quando se fala em qualidade de vida percebe-se que a infraestrutura logística é de grande valia para alcançar-se um nível adequado de desenvolvimento econômico, pois possibilita que o comércio nessas regiões floresça e gere mais capital para a comunidade dessas cidades (GOV.BR, 2023).

Ademais, outro ramo que ganha maior visibilidade é o setor de turismo, que acaba sendo mais uma fonte de receita para aquela comunidade, aumentando significativamente o PIB local, o que se transforma em políticas públicas em âmbito municipal para assistir àquelas comunidades carentes.

Por conseguinte, a BR-319 não é apenas uma estrada que, como alguns dizem “irá destruir a floresta”, ela representa a esperança daquele povo mais longínquo desassistido pelo Poder Público e isolado dos grandes centros urbanos, condenados a uma vida de privações tecnológicas e uma série de outros benefícios.

Precisa-se buscar o desenvolvimento sustentável, onde o homem e a natureza possam coexistir sem que um seja mais relevante que o outro. Enfim, é de suma importância atribuir o devido valor à vida do ser humano, oferecendo condições dignas de subsistência. É isso que a BR-319 representa para o povo amazônida.

A Amazônia Legal tem cinco milhões de metros quadrados e abrange nove estados brasileiros (IMAZON, 2009). Se fosse um país, seria um dos dez

maiores do mundo em extensão territorial. Por vezes, efetivos da Polícia Federal são insuficientes para redução dos índices de desmatamento e queimada ao longo da rodovia.

Entretanto, a luz da extensão da amazônia legal, uma alternativa de monitoramento seria, com o avanço na conectividade no interior do Estado do Amazonas, a utilização de aplicativos de geolocalização, tais como o Waze e o Google Maps, possibilitando aos condutores e passageiros que transitam no decorrer da BR-319, denunciar focos de queimadas e incêndios.

Portanto, verifica-se a importância da BR-319 para a população amazonense, tanto no aspecto econômico, como também no ambiental. A reconstrução da rodovia permitirá o fim do isolamento e a real integração do Amazonas ao restante do país, facilitando o fluxo logístico para o Polo Industrial de Manaus/AM. A BR-319, como será demonstrado, é, ainda, uma questão de soberania nacional: “integrar para não entregar”.

2.1. Dignidade da pessoa humana como fundamento da República

A dignidade da pessoa humana, inegavelmente, constitui-se como valor fundamental de qualquer sociedade democrática moderna. A Constituição da República Federativa do Brasil contém diversos dispositivos que dão atenção à condição humana, sendo a dignidade da pessoa humana um dos princípios fundamentais da República e objetivo do constitucionalismo democrático como leciona Barroso¹.

Verifica-se a previsão em diversos dispositivos constitucionais, por exemplo, o art. 1º, III, o art. 5º, vez que trata dos direitos fundamentais, e o art. 170, VII, que traz a dignidade da pessoa humana como fundamento da Ordem Econômica, quando visa a reduzir as desigualdades regionais.

No plano metafísico para Arendt², o homem é digno por nascer humano e nasce merecedor de respeito por suas ações e decisões vivendo politicamente. Ela aduz que “a dignidade do homem exige que ele seja visto (cada um de nós, em sua singularidade) em sua particularidade e, como tal, refletindo a humanidade em geral”, e não apenas como um número do componente maior da “massa”³.

No mesmo sentido, Arendt⁴ aduz que “a ideia de humanidade, cujo símbolo mais convincente é a origem comum da espécie humana”, e se caracteriza como o “princípio sob o qual se constroem as organizações nacionais de povos – o princípio de igualdade e solidariedade de todos os povos, garantido pela ideia de humanidade”, como conclui⁵.

A dignidade da pessoa humana, portanto, a partir das lições da autora^{6,7},

¹ BARROSO, Luís Roberto. **Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo** / Luís Roberto Barroso. – 9. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020, p. 244.

² ARENDT, Hannah, **Origens do totalitarismo – antissemitismo, imperialismo e totalitarismo**. São Paulo: Cia das Letras, 1989, p. 247.

³ ARENDT, Hannah. **Lições sobre a filosofia política de Kant**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1993, p.99.

⁴ ARENDT, op. it., p.187.

⁵ ARENDT, op. it., p.187.

⁶ ARENDT, **A condição humana** / Hannah Arendt; tradução Roberto Raposo; revisão técnica e apresentação Adriano Correia. – 13. ed. rev. – [Reimpr.]. – Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2020, p. 114.

⁷ ARENDT, op. it., p.187.

apenas é respeitada quando se reconhece que cada pessoa é um sujeito codificador de mundos ou codificador de um mundo comum, ou seja, cada indivíduo deve ser reconhecido como cidadão capaz de exercer uma “ação” no mundo em que vivemos e deve conseguir realizar a manutenção Estado através da política, sendo assim, essa última é uma manifestação da liberdade pela qual as pessoas tomam decisões e influenciam a forma como o país deve ser administrado.

Nos dizeres de Barroso⁸, a fim de que o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana se faça funcional como conceito no mundo jurídico, é necessário que tenha o mínimo de objetividade no plano jurídico e, em uma concepção minimalista, o mesmo traz três elementos do Princípio, quais sejam: “dignidade humana identifica

(1) o valor intrínseco de todos os seres humanos, assim como (2) a autonomia de cada indivíduo, (3) limitada por algumas restrições legítimas impostas a ela em nome de valores sociais ou interesses estatais (valor comunitário)”.

Ato contínuo, em atenção ao elemento “1” (um) do princípio, entende que sua origem está em quatro outros direitos fundamentais, quais sejam a) direito à vida; b) direito à igualdade; c) direito à integridade física; d) direito à integridade moral ou psíquica. Tendo em vista que no presente trabalho há maior debate e relevância com relação ao direito à igualdade, veja-se como Barroso (2020, p. 246) o conceitua:

b) direito à igualdade: todas as pessoas têm o mesmo valor intrínseco que, portanto, merecem igual respeito e consideração, independentemente de raça, cor, sexo, religião, origem nacional ou social ou qualquer outra condição. Aqui se inclui a igualdade formal – o direito a não ser discriminado arbitrariamente na lei e perante a lei – assim como o respeito à diversidade e à identidade de grupos sociais minoritários (a igualdade como reconhecimento). É nesse domínio que se colocam temas controvertidos como ação afirmativa em favor de grupos sociais historicamente discriminados, reconhecimento das uniões homoafetivas, direitos dos deficientes e dos índios, dentre outros.

⁸ BARROSO, op. cit., p. 153.

Acerca do exercício de delimitar o princípio da dignidade da pessoa humana para a presente discussão, seja cronologicamente, seja quanto ao seu conteúdo jurídico, que poderia causar seu esvaziamento, é oportuno destacar que, juridicamente, sua ideia significativa caminha quase indissociavelmente a documentos internacionais de meados do século XX, expressando uma tentativa de a humanidade superar as agruras vividas na Segunda Guerra Mundial (FERNANDES, 2019, p. 334).

Na perspectiva da dogmática alemã, o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana ganha forte ligação com a busca por tratamento equânime e respeito dos direitos humanos a todos os seus sujeitos, barrando quaisquer distinções por sexo, língua opinião política, nacionalidade, etc., representando a oposição às ideias eugenistas em desfavor dos arianos, questão marcante na doutrina nazista (FERNANDES, 2019, p. 334).

Todavia, muito embora haja forte influência do direito alemão nas construções jurídicas pátrias, a mesma não representa a totalidade das percepções do que pode significar o princípio em comento. Nesse sentido, vê-se que na doutrina italiana, distanciando-se um pouco de um conceito mais intangível, a concepção de Dignidade da Pessoa Humana ganha feição mais social, ligada ao desenvolvimento e progresso material da sociedade, ou seja, nota-se uma principiologia relacionada a uma perspectiva econômica-social dignificando o homem (FERNANDES, 2019, p. 337).

Embora a dogmática alemã tenha uma abordagem mais subjetiva e relacionada a uma lógica igualitária quanto a aplicabilidade do princípio em questão, “a vinculação da dignidade da pessoa humana à constituição econômica tem sua origem, como quase tudo que diz respeito ao constitucionalismo contemporâneo, na Constituição alemã, de 1919, a célebre Constituição de Weimar” (BEROCOVICI, 2017, p. 457).

Sob inegável influência alemã, a correlação entre o princípio da Dignidade da Pessoa Humana e a Constituição econômica chega ao Brasil pelos textos constitucionais democráticos de 1934, 1946 e 1988, a partir do que vários autores passam a depreender a existência de um núcleo a ser considerado intangível posto que se apresenta como o mínimo garantidor da existência digna

para a população, denotando que vem a ser o “mínimo existencial” (BEROCOVICI, 2017, p. 460).

A compreensão do que seja esse núcleo intangível de condições mínimas a serem garantidas é retirada de diversas decisões do Tribunal Constitucional Alemão, cujo teor de várias de suas decisões caminham no sentido de que, com base nos princípios da Dignidade da Pessoa Humana, Igualdade e Estado Social, dentre as funções do Estado, encontrar-se-ia a garantia de direitos por meio da prestação de serviços sociais básicos. Contudo, não se pode restringir a abrangência do princípio, quando visto na sistemática da Constituição Federal de 1988, ao mínimo existencial, deve-se buscar, em verdade, a concretização de uma democracia econômica e social (BEROCOVICI, 2017, p. 462).

A realização desta democracia econômica e social, por sua vez, encontra espaço na leitura de Dworking a qual, para Bernardo Gonçalves Fernandes (2019, p. 336), busca conciliar liberdade e igualdade, ou seja, criar condições para que os projetos de vida, as liberdades protegidas, possam se concretizar, possam ser postas em ação. Nesse sentido, a facilitação do tráfego de pessoas, objeto de discussão do presente trabalho, apresenta-se como a expressão da Dignidade da Pessoa Humana, diz respeito não só a prestação de um serviço essencial para uma vida digna, mas representa, inegavelmente, um meio para que projetos locais possam ser concretizados.

Para além de uma funcionalidade social, o respeito e garantia da Dignidade da Pessoa Humana representa uma legitimação de um governo democrático (FERNANDES, 2019, p. 337). “Como já alertava Hermann Heller, não é possível a garantia de sobrevivência da democracia em um país em que imensas parcelas do povo não se reconhecem mais no Estado, pois foram por ele abandonadas” (BEROCOVICI, 2007, p. 462).

Nesse sentido, a Dignidade da Pessoa Humana como fundamento da República Federativa do Brasil transborda seu sentido subjetivo enquanto garantia de direitos fundamentais, alcançando, também, direitos econômicos e sociais, como se depreende dos artigos 1º, 5º e 170 do texto constitucional, fazendo com que a pavimentação da BR-319 seja mais que um serviço essencial às localidades atingidas, passa por um instrumento de integração regional e

redução de desigualdades sociais, fazendo que o Estado avance em relação a homogeneidade social.

Sabe-se que a Amazônia enfrenta uma crise do modelo econômico que é o fornecido pela Zona Franca de Manaus, como destaca o Portal G1 de notícias⁹:

A importância da BR-319 aqui para a região Norte começa pela integração. Você pode conectar, por terra, o estado do Amazonas ao restante do país. É uma questão de soberania nacional. Não é uma estrada nova, é uma estrada que está deteriorada. É recuperar aquilo que já funcionou, que já serviu para trazer aqui para o nosso estado turistas e para ajudar a escoar os produtos da Zona Franca, certamente trazendo mais competitividade para nossa economia.

Tal contexto, seja com relação às inúmeras licenças e embargos ocorridos com a BR-319, seja com a crise do modelo econômico causado pela ausência de uma rodovia que integre o Amazonas com o restante do país, tem relação direta com o asfaltamento da rodovia, pois os empresários e empreendedores que poderiam vir a apoiar a construção acabam desistindo pelos inúmeros prejuízos e riscos que surgem com a omissão do Estado:

Até meados de 2005, o setor produtivo do norte mato-grossense e da Zona Franca de Manaus demonstraram intenso interesse em formar um consórcio privado para patrocinar parte do asfaltamento da BR-163. Porém, com a queda dos lucros na produção agrícola em meados de 2005, somado às medidas ambientais e territoriais do Governo Federal, que vieram a estabelecer normas de controle no acesso à terra e aos recursos naturais na região da BR-163, e ainda com a demora do licenciamento ambiental, o setor ficou desmotivado em apoiar a obra (PINTO, 2006).

Fato é que o Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem utilizado o princípio do in dubio pro natura em diversas fundamentações em casos que envolvem o Direito Ambiental, como é o caso da BR-319, que já sofreu inúmeros embargos em sua reconstrução pelo perigo de prejuízo ao meio ambiente, vem como às gerações futuras, assim, conforme se verifica em sua jurisprudência¹⁰:

⁹ BR-319, rodovia conhecida pela péssima qualidade, vira atoleiro em período chuvoso. **G1 AM**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/07/10/br-319-rodovia-conhecida-pela-pessima-qualidade-vira-atoleiro-em-periodo-chuvoso.ghtml>> Acesso em 24 de outubro de 2023, p. 1.

¹⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. In dubio pro natura: mais proteção judicial ao meio ambiente. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias-antigas/2019/In-dubio-pro-natura-mais-prot-ecao-judicial-ao-meio-ambiente.aspx>>. Acesso em 24 de outubro, 2023.

(...) estabelece, diante do dever genérico e abstrato de conservação do meio ambiente, um regime ético-jurídico em que o exercício de atividade potencialmente poluidora, sobretudo quando perigosa, conduz à inversão das regras de gestão da licitude e causalidade da conduta, com a imposição ao empreendedor do encargo de demonstrar a sua inofensividade.

Tal situação fica mais fácil de ser compreendida quando analisamos outra área da Amazônia que sofre com discussão análoga a esta, mas que pela ausência do Estado, já houve dano ambiental irreparável, em razão do processo mencionado por PINTO (2006), em que terras devolutas dão possibilidade para ocorrência da grilagem, e essa, por sua vez, acarreta no desmatamento, violência em campo epecuária extensiva, com baixo retorno social. Ademais, a mesma autora explica ainda tal processo que já ocorre na BR-163 (trecho Cuiabá-Santarém):

A situação fundiária é uma das questões mais delicadas e complexas na Amazônia. A maioria das terras nessa região é de propriedade pública (federal, estadual e municipal); porém, não há um controle do governo sobre essas áreas, o que é fortalecido pela inexistência de um cadastro único entre as esferas governamentais e pela desarticulação que há entre elas.

Ademais, os Estados que compõem a Amazônia, em geral, são extensos e o Poder Público se faz pouco presente nesses territórios. Tampouco, há fiscalização sobre os cartórios públicos das diversas comarcas – principalmente as do interior. Muitas vezes, dentro da mesma esfera pública, essas terras ainda são administradas por órgãos diversos, que também não têm uma política de atuação conjunta e uniforme no trato das questões fundiárias. Um bom exemplo é o Governo Federal: o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) é responsável pelas áreas das unidades de conservação federais, a Fundação Nacional do Índio (Funai) pelas áreas indígenas e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) pelas remanescentes.

Esse cenário de omissão e/ou conveniência do Estado na gestão territorial acabou por criar um ambiente propício à grilagem, isto é, para a apropriação privada de terras públicas, sem a autorização dos órgãos fundiários. (PINTO, 2006).

No entanto, ao mesmo tempo que se busca a proteção ao meio ambiente no que tange à BR-319, também há o completo desamparo às pessoas que moram nas margens da rodovia, bem como aos que vivem nos interiores próximos, já que sequer têm o direito fundamental de ir e vir, previsto no rol de direitos fundamentais da carta magna, vez que o principal meio de locomoção, que é a rodovia, não está em plenas condições para uso devido a inúmeros

embargos e novos pedidos de licenciamento que já se estendem há mais de 18 anos, como se verifica no Portal G1 de notícias¹¹:

A nossa ideia é correr com todos esses estudos e projetos no próximo período chuvoso para que, no próximo verão, a gente consiga ter, aí sim, obra de pavimentação na BR-319, no trecho do meio”, diz Fabrício de Oliveira Galvão, diretor-geral substituto do Dnit.

O primeiro pedido de licenciamento para asfaltar a BR-319 foi há 18 anos. De lá para cá, foram várias interrupções provocadas por suspeitas de irregularidades nas etapas do processo. O Ministério Público entrou na Justiça várias vezes.

Tal como mencionado, neste domínio estão abarcadas as ações afirmativas em favor de grupos sociais historicamente discriminados, nos quais podem ser incluídos todos aqueles que dependem da construção da BR-319, em detrimento da situação fática que envolve o seu reasfaltamento para beneficiar a população das proximidades e conectá-las com o restante do país, em contrapartida com a proteção ao Meio Ambiente.

A omissão do governo em relação ao reasfaltamento da BR-319 prejudica o próprio objeto alvo da proteção do princípio anteriormente mencionado, ou seja, o Meio Ambiente, visto que abre oportunidade para que particulares, de má-fé, iniciem um processo de expansão e desmatamento das áreas que deveriam estar sob proteção do Estado.

E não há a violação de direitos apenas com relação a isso, como também em situações de calamidade pública e durante a própria pandemia COVID-19, situações em que inúmeros transportes rodoviários que levavam vacinas ficaram presos na rodovia que, pelo período de chuva, estava intransitável por ser tornar um atoleiro, como destaca Pajolla (2022)¹².

¹¹ BR-319, rodovia conhecida pela péssima qualidade, vira atoleiro em período chuvoso. G1 AM. Disponível em <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/07/10/br-319-rodovia-conhecida-pela-pessima-qualidade-vira-atoleiro-em-periodo-chuvoso.ghtml>> Acesso em 24 de outubro de 2023.

¹² PAJOLLA, Murilo. Decisão equivocada de Tarcísio atrasou envio de oxigênio a Manaus durante pico da pandemia. Brasil de Fato. Disponível em <<https://www.brasildefato.com.br/2022/10/22/decisao-equivocada-de-tarcisio-atrasou-enviode-oxigeni-o-a-manaus-durante-pico-da-pandemia>>. Acesso em: 05 de novembro, 2023.

2.2 O DIREITO FUNDAMENTAL DE IR E VIR

2.2.1 Análise propedêutica do direito de ir e vir

A liberdade de movimento permeia a experiência cotidiana das pessoas, possibilitando o ir e vir que, tão comumente, passa despercebido por aqueles que a usufruem sem esforços. Este direito que se prova vital para o exercício pleno da cidadania, é consagrado nas constituições de diversas nações, incluindo a Constituição Brasileira de 1988, como veremos em breve. Mais do que o simples ir e vir, é a pedra angular que sustenta a o que entendemos por democracia, justiça social e igualdade.

Como um exemplo relevante dessa interação entre liberdade de locomoção e desenvolvimento social, encontra-se a BR-319, que, ao longo dos anos, enfrenta inúmeros desafios de conservação e segurança. Sua má condição impacta diretamente a liberdade de locomoção dos cidadãos da região, que, em sua maioria, pertencem a uma parcela vulnerável da população do estado do Amazonas – conforme dados retirados do estudo acerca do contexto socioeconômico no entorno da BR-319, conduzido pela Fundação Getúlio Vargas em 2020.

Portanto, pretende-se expor a importância da liberdade de locomoção na consecução de uma sociedade justa e igualitária, bem como analisar seu conceito e contexto legal - tanto nacional e internacionalmente -, utilizando-se, predominantemente, de entendimentos doutrinários e jurisprudenciais acerca do tema.

2.2.2 Tutela do direito de ir e vir na história

Tutelado pela primeira vez na Carta Magna inglesa em 1215, o direito à liberdade de locomoção, tornou-se presente nas Constituições de diversos países ao longo da história. Jean-Jacques Rousseau, no fim do século XVIII, defendia a premissa de que todos os homens nasciam livres, portanto, tendo direitos inalienáveis e esses garantiriam um equilíbrio entre igualdade e liberdade. Nesse aspecto, aborda-se a necessidade de respeitar a liberdade de locomoção.

2.2.3 Direito de ir e vir no Brasil

No contexto brasileiro, no ano de 1824, foi outorgada a primeira constituição no Brasil. Essa constituição já abordava o direito de ir e vir como um direito crucial. Direito, hodiernamente, visto como fundamental de primeira geração, responsável por gerar outros, como o Habeas Corpus. O art. 5º, XV da Constituição Brasileira, de 1988, estabelece que "É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer dele sair com seus bens."

À vista disso, Manoel Gonçalves Ferreira Filho (2001, p.291), jurista brasileiro, traz uma pertinente observação do referido direito ao afirmar, "A liberdade de locomoção, assim impropriamente chamada, pois é o direito de ir e vir e também ficar – *jus manendi, ambulandi, eundi ultra citroque* – é a primeira de todas as liberdades, sendo condição de quase todas as demais". Com isso, constata-se a importância desse direito no âmbito social, além de o consagrar como um dos tipos de liberdade de maior apreço para os homens.

Tem-se, em concordância, a lição de José Afonso da Silva (2007, p.111), "a liberdade de locomoção no território nacional em tempo de paz contém o direito de ir e vir (viajar e migrar) e de ficar e de permanecer, sem necessidade de autorização". Essa lição carrega a visão de que o indivíduo possui a capacidade de deslocar-se sem restrições e sem temor de perder essa liberdade. Esse, portanto, se faz o cerne do direito de ir e vir, no qual cada um indivíduo possui liberdade de gerir seu tempo de acordo com sua vontade, contanto que não infrinjam a lei, sempre visando o bem comum e evitando prejuízos a terceiros.

Nesse sentido, cabe avaliar, como um direito considerado inerente e que pressupõe seu exercício sem nenhuma dúvida, manteve-se omissivo por décadas para os cidadãos ao longo da BR-319. A limitação sofrida pelos cidadãos acarreta o descumprimento de diversos outros direitos fundamentais, nesse cenário, faz-se necessário avaliar a exclusão social, tal conceito exposto por Duarte e Cohen (2016, p.11) assegura que, "esta exclusão produzida pelo meio acontece quando os espaços se transformam em materialização de práticas sociais segregatórias e de uma visão de mundo que dá menor valor às

diferenças (sociais, físicas, sensoriais ou intelectuais)” e ainda complementam, “quando não são acessíveis, os espaços agem como atores de um apartheid silencioso que acaba por gerar a consciência de exclusão da própria sociedade.”. Isto posto, traz a necessidade de discutir a liberdade de ir e vir e quais as medidas a serem tomadas para minimizar, ao menos, seus impactos no âmbito social.

A liberdade de locomoção é um direito fundamental de primeira geração que se goza em defesa da arbitrariedade do Estado no direito de ingressar, sair, permanecer e se locomover no território brasileiro. Este direito encontra-se acolhido no art. 5, XV, CF/88:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
XV - É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

A liberdade de locomoção é um desdobramento do direito de liberdade e não pode ser restringido de forma arbitrária pelo Estado, de forma que se deve respeitar o

devido processo legal para que haja esta privação. O devido processo legal é um princípio explícito na Constituição Federal cujo objetivo é criar procedimentos para as relações jurídicas oferecendo aos governados uma segurança jurídica quanto aos seus direitos Art. 5º, LIV. A privação desta liberdade deve se dar por ordem escrita e fundamentada, Art. 93, IX, CF.

De maneira geral, ele permite às pessoas que aqui estão, tanto brasileiros (nativos e naturalizados) quanto estrangeiros (se estiverem com o passaporte de acordo com as normas estabelecidas), a possibilidade de se deslocar no território nacional, andar nas vias públicas e frequentar espaços públicos de uso comum quando desejarem, sendo uma espécie de “poder exercitável” da população. Porém, a liberdade de locomoção não é apenas permitir o deslocamento, a entrada e a movimentação em locais públicos, mas também promover os meios para tanto. Apesar de ser possível estabelecer o pedágio para locomoção entre municípios, cidades e estados, o poder público não pode produzir novos

mecanismos de impedimento de locomoção, haja vista que a Constituição da República veda esse tipo de ato em seu art. 150, inciso V:

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedada à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

V- Estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvado a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público

2.2.4 Panorama sobre o direito de ir e vir na jurisprudência

A pavimentação de vias públicas tem papel crucial para assegurar ao cidadão que este usufrua do direito de ir e vir. Além do dever do Estado de não tomar medidas que restrinjam o direito do cidadão de circular livremente no território nacional, este também tem o dever-poder de prover vias públicas adequadas, em volume e qualidade suficientes à melhor circulação das pessoas (GRAU, 2010, p. 146). O direito a uma via pavimentada, com condições adequadas de trafegabilidade, sem obstruções que impeçam a livre locomoção é protegido pela jurisprudência dos tribunais nacionais, conforme se verá a seguir.

2.2.5 A dimensão positiva da liberdade de locomoção: caso do município de Alto Garças

O direito de ir e vir possui uma dimensão subjetiva e outra positiva. Na sua dimensão subjetiva, é o direito do qual o Estado deve se abster de restringir a liberdade do particular de se locomover pelo território nacional (BULOS, 2023, p. 1402). Enquanto na dimensão positiva, o direito de ir e vir assume característica de dever do Poder Público de fornecer condições materiais para o exercício da liberdade de locomoção pelo cidadão. Nessa esfera, o Estado deve realizar prestações para que os direitos fundamentais sejam usufruídos efetivamente. Entre as medidas que possibilitam que a liberdade de locomoção seja garantida está a disponibilização de transporte público eficaz e a criação e manutenção de vias públicas. Estas medidas concorrem para satisfazer o direito do cidadão de circular livremente pelo território (MITIDIERO, SARLET,

MARINONI, 2023, p. 1391).

De acordo com André Ramos Tavares, não há espaço para que o direito fundamental à livre locomoção seja interpretado estritamente ao não fazer por parte do Estado. A Constituição se utiliza de termos indeterminados, para que dentro do caso concreto, o Judiciário possa complementar o seu texto, e através do fenômeno da “mutação constitucional” o sentido empregado no texto constitucional ganha novas conotações, referentes ao momento histórico. Se não houvesse a possibilidade de os termos constitucionais serem agregados de novas interpretações, o texto deveria ser constantemente alterado para abranger novos significados, o que causaria insegurança e incerteza jurídicas, enquanto que o objetivo é que a Constituição seja longa, não se tornando obsoleta em um curto espaço temporal. Nessa linha, o direito de ir e vir tem incorporado dentro do seu conceito a abrangência do dever por parte do Estado de garantir materialmente este direito. Nessa linha, é dever do Poder Público garantir a liberdade de locomoção pela prestação de transporte público eficiente e de forma economicamente acessível a todas as camadas sociais. Quando o Estado deixa de prestar o direito ao transporte às populações carentes comete grave violação de direitos humanos. Esse dever se estende às empresas privadas e particulares, que devem assegurar alguma forma de transporte sempre que houver dificuldades ao acesso de seus trabalhadores ao ambiente laboral, sem eximir parcela de responsabilidade estatal (TAVARES, 2023, p.1112-1117).

Em se tratando do dever-poder do Estado de garantir materialmente a liberdade de locomoção, está incluso o direito à uma pavimentação de qualidade, de modo que qualquer cidadão está amparado pelo direito de se locomover livremente sem o temor de ser privado desta garantia. No contexto brasileiro, essa não é a realidade em diversas cidades brasileiras. Os principais empecilhos enfrentados pelos brasileiros são calçados sem condições de circulação do pedestre, pisos irregulares, construções inadequadas sobre as mesmas, impossibilidade de cadeirantes utilizarem o espaço para se locomover, necessitando utilizar as ruas como meio de locomoção, desta forma promovendo risco a própria vida, bem como insuficiência dos meios de transporte (DOS SANTOS, ROSA; CUCONATO; DOS SANTOS, 2021, p. 160-161).

É nessa linha que em acórdão do Tribunal de Justiça do Estado do Mato Grosso (TJMT) reconheceu a possibilidade de bloquear as contas do Poder Público para efetivar decisão que impõe ao Poder Público que tome medidas necessárias para adequar a acessibilidade das vias públicas. No acórdão de 2018 (Apelação/Remessa Necessária nº 174129/2016)¹³, por unanimidade, o TJMT ratificou a sentença do juízo de primeiro grau que determinou o bloqueio das contas do município de Alto Garças até a tomada de medidas para promover a acessibilidade à via pública sem condições mínimas de trafegabilidade em ação civil pública de obrigação de fazer com pedido de liminar proposta pelo Ministério Público do Estado de Mato Grosso.

Restou demonstrado dentro dos autos que a via pública que era objeto da ação estava em condições precárias, não estava pavimentada, encontrava-se repleta de entulhos e buracos, inviabilizando completamente a passagem de veículos, bem como de pessoas com deficiência, e também dificultava a acessibilidade para idosos e crianças. O TJMT, no acórdão supramencionado, entendeu que a alegação do município do princípio da reserva do possível não deveria prosperar, uma vez que o princípio não poderia ser invocado com a finalidade de desincumbir o ente público dos deveres que lhes são atribuídos por força de normas constitucionais, principalmente quando se trata de direitos fundamentais, como se tratava no caso, dos direitos fundamentais à liberdade de locomoção, à saúde e à segurança das pessoas, por meio de melhorias em

¹³ APELAÇÃO/REEXAME NECESSÁRIO — AÇÃO CIVIL PÚBLICA — OBRIGAÇÃO DE FAZER — MANUTENÇÃO DE VIA PÚBLICA — PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS — GARANTIA DE ACESSIBILIDADE MÍNIMA — NECESSIDADE. VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES — NÃO OCORRÊNCIA — RESERVA DO POSSÍVEL — INAPLICABILIDADE — BLOQUEIO DE VALORES – POSSIBILIDADE - EFETIVIDADE DA PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. 1 - Evidenciada a omissão do Município em proceder à manutenção de via pública, com a finalidade de oferecer o mínimo de acessibilidade, é plenamente possível, pela via judicial, a determinação para realizá-la. 2- Inaplicáveis são os princípios da separação dos poderes e da reserva do possível com o objetivo de desincumbir o ente público dos deveres que lhes são atribuídos por força de normas constitucionais. 3- Bloqueio de valores em desfavor do Poder Público meio eficaz de se obter a efetividade da prestação jurisdicional. Recurso não provido. Sentença ratificada. (MATO GROSSO, Tribunal de Justiça do Mato Grosso, Apelação/Remessa Necessária nº 174129/2016. Primeira Câmara de Direito Público e Coletivo. Relator: Gilberto Lopes Bussiki, julgado em 6 de agosto de 2018, disponível em:

<<https://www.tjmt.jus.br/intranet.arq/downloads/Imprensa/NoticialImprensa/file/13%20-%20Decis%C3>

%A3o%20prefeitura%20acessibiliade%20em%20rua.pdf>. Acesso em 09 de outubro de 2023.

infraestrutura. Noutra giro, afastou a alegação de violação ao princípio da separação e independência de poderes, considerando que há legitimidade dos municípios em requerer do Estado prestações efetivas e concretas a fim de preservar a dignidade da pessoa humana, proporcionando o mínimo necessário à existência digna, sendo de atribuição do juízo adotar medidas eficazes para efetivar questões sensíveis de arcabouço constitucional, podendo inclusive bloquear valores das contas públicas.

O caso fornece uma demonstração de que a inexistência de pavimentação adequada nas vias públicas, capaz de tornar intrafegável a circulação por meio desta, interfere no direito à liberdade de ir e vir de modo a restringir a liberdade do cidadão e causar graves impactos à acessibilidade de idosos, crianças e pessoas com deficiência.

2.2.6 Colisão de direitos fundamentais: direito de greve e liberdade de locomoção na ADPF 519/DF

Os direitos fundamentais são harmônicos entre si, ao passo que são definidos abstratamente no texto constitucional. No entanto, por vezes não é possível estabelecer a convivência harmônica e simultânea do conjunto de direitos fundamentais (ZAVASCKI, p. 1-2). Nessa situação ocorre uma colisão de direitos fundamentais, quando o exercício de um direito fundamental tem consequências negativas sobre outros (ALEXY, p. 68-69) Uma vez que não existe hierarquia entre direitos fundamentais, a solução para a colisão de direitos se dá através da ponderação dos bens e valores concretamente qualidades, a fim de determinar qual daqueles direitos prepondera naquele momento (ZAVASCKI, p. 3).

Nesse contexto, no contexto da “greve dos caminhoneiros” no ano de 2018, dois direitos fundamentais apareciam em conflito: de um lado o direito à reunião e greve por parte dos motoristas de caminhão, do outro o direito à liberdade de ir e vir. (DE SOUZA, ROCHA, 2018, p. 133-135)¹⁴.

¹⁴ CONSTITUCIONAL. REFERENDO DE MEDIDA CAUTELAR EM ADPF. MANIFESTAÇÕES ANTIDEMOCRÁTICAS. OCUPAÇÃO, BLOQUEIO E PARALISAÇÃO DE ESTRADAS E RODOVIAS. COMPROMETIMENTO DO TRÁFEGO E SEGURANÇA DE PESSOAS E PATRIMÔNIO. INTERRUÇÃO DO FORNECIMENTO DE BENS E SERVIÇOS ESSENCIAIS.

O Supremo Tribunal Federal (STF) apreciou a questão na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 519/DF, proposta pelo Presidente da República, em decorrência dos bloqueios em rodovias realizados durante a chamada “greve dos caminhoneiros”.

No contexto, os motoristas de caminhão paralisaram as atividades de 21 a 30 de maio de 2018 e realizaram diversos bloqueios em trechos das rodovias do país. A crise causada pela greve causou em todo o país um desabastecimento de produtos que precisavam do transporte rodoviário. Mesmo aqueles profissionais que não haviam aderido à greve eram impedidos de prosseguir. Os bloqueios não eram previamente comunicados à autoridade competente, na forma do art. 5º, XVI, da Constituição Federal de 1988, além de não possuírem uma delimitação espacial especificada (DE SOUZA, ROCHA, 2018, p. 133-135).

O Supremo Tribunal Federal (STF) apreciou a questão na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 519/DF, proposta pelo Presidente da República, em decorrência dos bloqueios em rodovias realizados durante a chamada “greve dos caminhoneiros”.

No contexto, os motoristas de caminhão paralisaram as atividades de 21 a 30 de maio de 2018 e realizaram diversos bloqueios em trechos das rodovias do país. A crise causada pela greve causou em todo o país um desabastecimento de produtos que precisavam do transporte rodoviário. Mesmo aqueles profissionais que não haviam aderido à greve eram impedidos de prosseguir. Os bloqueios não eram previamente comunicados à autoridade competente, na forma do art. 5º, XVI, da Constituição Federal de 1988, além de não possuírem uma delimitação espacial especificada (DE SOUZA, ROCHA, 2018, p. 133-135).

Na ocasião, o STF concedeu medida cautelar que foi referendada no ano de 2022, em decisão monocrática do relator Min. Alexandre de Moraes, autorizando que:

MOTIVAÇÃO ILÍCITA CONTRA LEGÍTIMA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL. ABUSO DO EXERCÍCIO DA LIBERDADE DE REUNIÃO E MANIFESTAÇÃO. MEDIDA CAUTELAR REFERENDADA. 1.

1. a garantia plena e o efetivo exercício dos direitos de greve e reunião consistem em exigência nuclear do direito fundamental à livre manifestação de pensamento, sendo absolutamente necessários na efetivação da cidadania popular e fundamentais no desenvolvimento dos ideais democráticos. 2. Esses direitos encontram seus limites nos demais direitos igualmente consagrados pela Constituição, não podendo ser exercidos, em uma sociedade democrática, de maneira abusiva e atentatória à proteção dos direitos e liberdades dos demais cidadãos, às exigências da saúde ou moralidade, a ordem pública, à segurança nacional, à segurança pública, a defesa da ordem e prevenção do crime, e ao bem-estar da sociedade. 3. A razoabilidade no exercício da greve, das reuniões e passeatas previstas constitucionalmente, deve, portanto, evitar a ofensa aos demais direitos fundamentais, o desrespeito à consciência moral da comunidade, visando, em contrapartida, a esperança fundamentada de que se possa alcançar um proveito considerável para a convivência social harmoniosa, resultante na prática democrática do direito de reivindicação. 4. Constitui abuso do direito de reunião o seu exercício direcionado a ilícita e criminosamente, propagar o desrespeito ao resultado de pleito eleitoral proclamado pelo Tribunal Superior Eleitoral, acarretando gravíssima obstrução do tráfego em rodovias e vias públicas, impedindo a livre circulação no território nacional e causando a descontinuidade no abastecimento de combustíveis e no fornecimento de insumos para a prestação de serviços públicos essenciais. 5. Presença de elementos informativos que indicam motivação ilícita contra a eleição presidencial regular e legítima, inclusive com pretensão impeditiva de posse por meio de atos ilegítimos e violentos. 6. Medida cautelar referendada para que (A) sejam imediatamente tomadas as medidas eficazes para impedir a obstrução das rodovias com a finalidade de garantir a trafegabilidade nas vias, bem como deferiu o pedido de aplicação de multas em caso de descumprimento da decisão (STF, 2022).

Como fundamento, o relator entendeu que o direito de greve, apesar de garantido constitucionalmente pelo art. 9º da Constituição Federal, não é absoluto, encontrado arestas nos outros direitos constitucionais. Diante disto, não poderia o direito de reunião e greve ser exercido de maneira a atentar contra os demais direitos fundamentais, como o direito de ir e vir. Na medida em que os bloqueios impediam a locomoção até hospitais, ocorria grave violação à Saúde Pública. A obstrução das vias públicas configurava abuso do direito de reunião e greve, na proporção que desencadeou um cenário de descontinuidade no abastecimento de combustíveis e no fornecimento de insumos para a prestação de serviços públicos essenciais, como o transporte urbano, tratamento de água para consumo humano, segurança pública, fornecimento de energia elétrica, medicamentos, alimentos e tudo quanto dependa de uma cadeia de fabricação e distribuição dependente do transporte em rodovias federais (BRASIL, 2018, p. 13).

A decisão do STF na ADPF nº 519/DF revela que a obstrução de vias públicas pode causar graves riscos à ordem pública. Diante do risco de desabastecimento de insumos essenciais, faz-se necessário intervir até mesmo em relação a outros direitos fundamentais, para evitar que graves danos sejam causados pelo bloqueio¹⁵ das rodovias. Por associar as consequências de ato que torne intrafegável o trânsito pelas rodovias com o risco de desabastecimento, as mesmas razões se observam quando da intrafegabilidade da BR-319 e a situação da dificuldade de fluxo de insumos para os municípios.

No cenário do Estado do Amazonas, 95% dos municípios possuem a navegação fluvial como principal meio de transporte. Devido ao período de estiagem dos rios, a navegação se torna uma alternativa inviável. Por conta disto, o fluxo de comida e água nestes períodos torna-se severamente prejudicado (AGÊNCIA CENARIUM, 2023). De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), ocorre um grande fluxo de bens essenciais, como medicamentos e alimentos, pelos portos da região do entorno da BR-319. No entanto, quando o nível das águas está baixo, as empresas de navegação são obrigadas a reduzir a capacidade das cargas transportadas (RIMA, p. 38).

¹⁵ Tomadas, pela POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL e pelas respectivas POLÍCIAS MILITARES ESTADUAIS, no âmbito de suas atribuições, todas as medidas necessárias e suficientes, a critério das autoridades responsáveis do Poder Executivo Federal e dos Poderes Executivos Estaduais, para a IMEDIATA DESOBSTRUÇÃO DE TODAS AS VIAS PÚBLICAS QUE, ILICITAMENTE, ESTEJAM COM SEU TRÂNSITO INTERROMPIDO, com o resguardo da ordem no entorno e, principalmente, à segurança dos pedestres, motoristas, passageiros e dos próprios participantes do movimento ilegal que porventura venham a se posicionar em locais inapropriados nas rodovias do país; bem como, para impedir, inclusive nos acostamentos, a ocupação, a obstrução ou a imposição de dificuldade à passagem de veículos em quaisquer trechos das rodovias; ou o desfazimento de tais providências, quando já concretizadas, GARANTINDO-SE, ASSIM, A TOTAL TRAFEGABILIDADE; (B) que, em face da apontada OMISSÃO E INÉRCIA da PRF, o Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal adote, imediatamente, todas as medidas necessárias para a desobstrução de vias e lugares antes referidos sob jurisdição federal, sob pena de multa horária, de caráter pessoal, de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), a contar da meia-noite do dia 1º de novembro de 2022, bem assim, se for o caso, de afastamento do Diretor-Geral das funções e prisão em flagrante de crime desobediência; e (C) que a Polícia Rodoviária Federal e as Polícias Militares estaduais – no âmbito de suas atribuições – identifiquem eventuais caminhões utilizados para bloqueios, obstruções e/ou interrupções em causa, e que REMETAM IMEDIATAMENTE A JUÍZO, para que possa ser aplicada aos respectivos proprietários multa horária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) [BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADPF 519 Ref. Tribunal Pleno. Relator: Ministro Alexandre de Moraes, julgado em 02/11/2022, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 08-02-2023 PUBLIC 09-02-2023].

2.2.7 A liberdade de locomoção no Direito Internacional

Ao analisar as bases da liberdade de locomoção, é categórico afirmar que esta se encontra reiterada e firmada nos mais variados tratados celebrados entre diversos países, consagrando-se, assim, como um direito percebido como imprescindível à existência humana. Portanto, durante os parágrafos seguintes, abordaremos as principais previsões e aspectos do direito de locomoção em âmbito internacional, a fim de melhor compreender sua dimensão.

2.2.8. O direito de locomoção na Declaração Universal dos Direitos Humanos

Em 10 de dezembro de 1948, através da Resolução n. 217 A (III), foi aprovada a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH). No que pese tenha havido oito abstenções, os 48 votos favoráveis e a inexistência de votos contrários ou quaisquer questionamentos ou reservas por parte dos Estados aos princípios consignados no documento, o fato confere à Declaração Universal o significado de um código e plataforma comum de ação (PIOVESAN, 2023, p. 390 - 392).

Em seu artigo 13, a DUDH estabelece o direito de locomoção de forma clara ao dispor que “Toda pessoa tem o direito de livre locomoção e residência dentro das fronteiras de cada Estado. Toda pessoa tem o direito de deixar qualquer país, inclusive o seu, e de regressar ao seu país.”. Destaca-se do artigo citado,

especialmente para os fins do estudo ora conduzido, a liberdade de movimentação dentro das fronteiras do Estado.

Embora a Declaração Universal de 1948 não seja um tratado internacional per se, Flávia Piovesan (2023) esclarece que sua natureza jurídica vinculante é amparada no fato de que a DUDH é um dos mais influentes instrumentos jurídicos e políticos do século XX, transformando-se, por conseguinte, em direito costumeiro e princípio geral do Direito Internacional. Ainda, serviu como base

para dois importantes tratados: a Convenção Americana sobre Direitos Humanos e o Pacto Internacional sobre os Direitos Cívicos e Políticos.

2.2.9. A Convenção Americana sobre Direitos Humanos

Em 22 de novembro de 1969, no âmbito da Organização dos Estados Americanos (OEA), foi adotada a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (CADH), ou Pacto de San José da Costa Rica, instrumento que entrou em vigor internacional em 18 de julho de 1978, de acordo com o disposto em seu art. 74, §2º. Conforme explica André de Carvalho Ramos (2023), ainda que o Brasil tenha participado das negociações para elaboração da CADH, em 1969, como estava sob regime militar, não a assinou; apenas aderiu à Convenção em 9 de julho de 1992, após a redemocratização do país. A carta de adesão foi depositada em 25 de setembro de 1992 – data em que a CADH entrou em vigor para o Brasil –, sendo promulgada por meio do Decreto n. 678, de 6 de novembro de 1992.

O Pacto de San José da Costa Rica, em seu artigo 22, dispõe expressamente sobre o direito de circulação e residência, explicitando em seu inciso 1 que “toda pessoa que se encontre legalmente no território de um Estado tem o direito de nele livremente circular e de nele residir, em conformidade com as disposições legais”. Ainda, em seu inciso 3, determina que este direito não pode ser restringido, senão em virtude de lei, na medida indispensável, em uma sociedade democrática, para prevenir infrações penais ou para proteger a segurança nacional, a segurança ou a ordem pública, a moral ou a saúde pública, ou os direitos e liberdades das demais pessoas.

2.2.10. O Pacto Internacional sobre Direitos Cívicos e Políticos

Adotado pela XXI Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 16 de dezembro de 1966, o Pacto Internacional sobre Direitos Cívicos e Políticos (PIDCP), em 2023, possui 173 Estados partes. Embora o PIDCP tenha entrado em vigor em 1976, após atender a exigência de ratificação por 35 Estados prevista em seu art. 49, §1º, o Brasil o aprovou apenas em 1991 por meio do Decreto Legislativo n. 226; sua nota de adesão foi depositada em 24 de janeiro

de 1992 e passou a vigorar internacionalmente, para o Brasil, apenas em 24 de abril de 1992. Por fim, foi promulgado pelo Decreto n. 592, de 6 de julho de 1992 (Ramos, 2023, p. 421).

O artigo 12 do PIDCP, em seu inciso 1, prevê que “toda pessoa que se ache legalmente no território de um Estado terá o direito de nele livremente circular e escolher sua residência”. Complementarmente, seu inciso 3 é claro em afirmar que o direito em questão não pode ser objeto de restrições a menos que estejam previstas em lei e no intuito de proteger a segurança nacional e a ordem, a saúde ou a moral pública, bem como os direitos e liberdades das demais pessoas, e que sejam compatíveis com os outros direitos reconhecidos no PIDCP.

3. AS CONDICIONANTES AMBIENTAIS

3.1. AVALIAÇÃO DOS DANOS AMBIENTAIS IDENTIFICADOS

Para análise das condicionantes ambientais da empreitada de reconstrução da BR-319, já historiada nos capítulos anteriores, o documento que será posto em foco será o EIA - BR-319/AM - Segmento do KM 250,70 ao KM 656,40 que foi aprovado definitivamente após quatro indeferimentos.

Nesse sentido, é importante iniciar verificando como o DNIT engendrou a AIA, Avaliação de Impactos Ambientais, do licenciamento. A AIA pode ser realizada por meio de diversas metodologias, sendo que a escolhida para a análise de impacto do EIA (Estudo de Impactos Ambientais) da BR-319 fora o sistema de matriz de interação ou matriz de impactos.

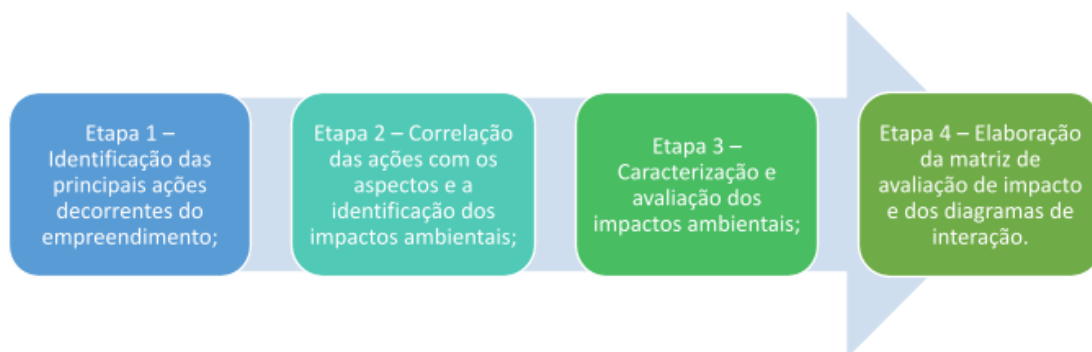
Matrizes são basicamente tabelas que podem servir como uma forma de visualizar a interação entre as ações e atividades de projeto e os aspectos, impactos e características ambientais (MORRIS, 2000, p.214). O que a tabela possibilita é a interatividade entre uma atividade (ação proposta) e uma característica ou impacto ambiental (fator ambiental) a célula que é comum a ambas na “rede” fará visível a relação entre esses dois aspectos (UNEP, 2002, p.2). Ou seja, tendem a funcionar como intrincadas listas de controle bidimensionais.

A maior vantagem desse método é a relação que consegue alcançar entre causa e efeito (SOUZA, 2000, p.12), a clareza da forma como os resultados são

demonstrados, a simplicidade de classificação e elaboração, bem como o custo acessível (SUREHMA/GTZ, 1992, 3100, p.5).

Suas desvantagens, por outro lado, são a dificuldade de distinguir os impactos diretos dos indiretos, não identificando as características espaciais dos impactos, assim como, pela simplicidade com a qual é concebida, não considerando a dinâmica dos sistemas ambientais analisados (SUREHMA/GTZ, 1992, 3100, p.5).

Seguindo o método descrito, o EIA em evidência dividiu a análise dos impactos em quatro etapas, a saber:



Avaliando inicialmente quais as principais ações do empreendimento dividido por fases no projeto de engenharia apresentado para a rodovia:

Fase de Implantação da Obra	
Atividades Preparatórias e Implantação	
Contratação de serviços	
Contratação de mão de obra e equipamentos	
Implantação de canteiros, acampamentos e demais áreas de apoio	
Atividades de Construção	
Terraplenagem	
Drenagem e Obras de Arte Correntes	
Pavimentação	
Obras de Arte Especiais	
Sinalização e Obras Complementares	
Serviços de reabilitação Ambiental	
Desmobilização	
Desmontagem do canteiro de obras	
Retirada de entulho e resíduos	
Fase de Operação	
Circulação de veículos	
Conservação e manutenção da via	
Conservação e manutenção das áreas verdes	
Proteção da faixa de domínio	
Controle de operações	

Fonte: ENGESPRO (2020)

Bem como levando em consideração os serviços de recuperação listados como necessários em cada etapa da rodovia uma vez que não basta apenas o reasfaltamento, quando se tem o objetivo de que a rodovia tenha subsistência futura e o material aplicado não seja facilmente lixiviado:

Segmento	Terraplenagem (m ³)			
	Dispositivo Drenagem	Plantio Grama	Hidrossemeadura	Plantio mudas
Km 260,40 ao 301,40	-	-	620.366,00 m ²	18.994,00 unid.
Km 301,40 ao 342,40	-	-	534.975,80 m ²	15.750,00 unid.
Km 342,40 ao 383,50	-	-	736.822,00 m ²	26.432,00 unid.
Km 383,10 ao 410,60	10.230,00 m	533.250,00 m ²	285.838,00 m ²	46.431,00 unid.
Km 410,60 ao 444,80	12.390,00 m	679.487,00 m ²	334.012,00 m ²	57.815,00 unid.
Km 444,80 ao 498,50	800,00 m	50.000,00 m ²	1.207.090,00 m ²	41.506,00 unid.
Km 498,50 ao 563,70	19.030,00 m		1.415.466,00 m ²	32.701,00 unid.
Km 563,70 ao 656,40			771.662,00 m ²	21.770,00 unid.
Total	42.450,00 m	1.262.737,00 m²	5.906.231,80 m²	261.399 unid.

Fonte: Projetos de Engenharia - Volume 2 – Projeto de Execução – Disciplina -Proteção Ambiental – DNIT – 2002 a 2010.

Tendo esses objetivos em mente, foi realizado um cruzamento de informações entre as ações listadas pelo projeto de execução e os respectivos aspectos e impactos ambientais, resultando em 61 impactos ambientais identificados correlacionados às atividades da obra por 21 aspectos ambientais distintos. Os aspectos mais frequentes são: intensificação do uso do espaço, intensificação do tráfego, aglomeração de pessoas, melhor trafegabilidade, aumento da carga de sedimentos e geração de resíduos e efluentes.

No momento seguinte, avaliando cada impacto por 11 critérios e 32 atributos descritos, corroborados pela Resolução do CONAMA No 1/86 e do Termo de Referência No 02001.006860/2005-95, e literatura específica (ERICKSON, 1994; SÁNCHEZ, 2008; GLASSON, THERIVEL e CHADWICK, 1999).

Foram avaliadas as atividades típicas da tipologia do empreendimento, considerando os aspectos inerentes a cada atividade em contraposição aos potenciais impactos decorrentes desses aspectos, estipulando para o meio físico os seguintes componentes ambientais afetados pelo empreendimento: Ruídos, ar, e águas superficiais.

Dentre os impactos possíveis de ocorrer no meio biótico foram destacados os seguintes:

1. Favorecimento na extração ilegal de madeiras;
2. Perda de habitats da fauna; maior
3. Facilidade de implantação de lavouras e/ou pecuária extensiva;
4. Introdução de espécies
5. Exóticas; aumento do efeito de borda sobre a vegetação remanescente;
6. Efeito de barreira para a fauna, com perda ou dedução da conectividade;
7. Introdução de espécies vegetais
8. Agrícolas; introdução de gramíneas exóticas na formação de pastagens;
9. Maior risco e incidência de queimadas;
10. Maior pressão nas espécies vulneráveis, principalmente aquelas com potencial cinegéticos e/ou com algum grau de ameaça para a flora ou com uso nobre da madeira; interferência na qualidade da água, com consequências para a vida aquática;

11. Alterações de movimentos migratórios de alguns animais;
12. Aumento do risco da erosão genética de espécies da flora e fauna; redução de polinizadores e/ou dispersores de sementes e/ou propágulos;
13. Reativação de acessos abandonados para a rodovia e abertura de novos acessos à rodovia, o que favorece o processo de efeito “espinha de peixe”; entre outros.

Em seguinte, considerando os aspectos inerentes a cada atividade e os potenciais impactos decorrentes desses aspectos, os impactos ambientais no Meio Biótico resumiram-se a:

1. áreas protegidas;
2. fauna;
3. flora;
4. hábitat;
5. vetores de agentes etiológicos e hospedeiros;
6. biodiversidade

Já considerando as relações com as atividades típicas da tipologia do empreendimento e o meio socioeconômico foram verificados os seguintes componentes ambientais afetados pelo empreendimento:

1. população;
2. população tradicional;
3. saúde;
4. economia;
5. uso e ocupação do solo;
6. quadro demográfico.

A escala para classificação, ou seja, atribuição de valor, com peso de cada atributo e sua ponderação foram adaptados de metodologias de outros Estudos de Impacto Ambiental (e.g. MOREIRA, 2014) e várias referências bibliográficas (TORQUETTI, 2001; RODRIGUES & CAMPANHOLA, 2003; BARBOSA, 2004; SÁNCHEZ, 2008).

Sucedendo esta apreciação em 103 impactos avaliados, com apenas 4 críticos e 24 muito significativos, conforme quadro abaixo:

Grau de importância relativo Escala de Significância	Contagem de Impacto
Crítico	4
Média significância	26
Muito Significativo	24
Pouco significativo	2
Significativo	47
Total Geral	103

Três foram na fase de implantação:

1. Poluição Sonora
2. Atropelamento da fauna
3. Criação de expectativas na população vinte e cinco na fase de implantação:
 1. Atropelamento da fauna
 2. Perda da biodiversidade local
 3. Diminuição na abundância da flora e/ou fauna local
 4. Redução da cobertura florestal e perda de hábitat
 5. Fragmentação da vegetação
 6. Interferência em áreas legalmente protegidas
 7. Alteração dos hábitats aquáticos e perda da fauna
 8. Efeito barreira
 9. Efeito de borda
 10. Pressão sobre espécies vulneráveis
 11. Alteração no comportamento da fauna
 12. Riscos de incêndios florestais
 13. Aumento na Incidência de doenças
 14. Menor frequência de atropelamentos da fauna
 15. Menor interferência em áreas legalmente protegidas
 16. Maior proteção dos hábitats aquáticos
 17. Expansão da malha viária
 18. Aumento da governança
 19. Aumento da oportunidade de acesso à saúde e educação
 20. Potencialização do turismo local e acesso à cultura e lazer
 21. Aumento do afluxo populacional
 22. Especulação imobiliária
 23. Alteração nas condições de uso e ocupação do solo
 24. Implantação de atividades agropecuárias
 25. Alteração no quadro demográfico

A fim de se discutir o motivo no aumento da significância dos impactos no meio biótico na fase de operação, foram verificados três impactos: fragmentação da vegetação, efeito de borda e efeito barreira.

Na fase de implantação esses impactos foram classificados como de média significância, ao passo que na fase de operação a sua classificação passou a ser muito significativa. Inicialmente é importante perceber que embora esses impactos possuam uma ocorrência indireta em ambas as fases, as atividades as quais estão relacionadas são muito distintas.

Na fase de instalação, a fragmentação, o efeito barreira e o efeito de borda decorrem do impacto da redução da cobertura florestal e perda de hábitat, o qual está relacionado com atividades inerentes à obra: implantação de canteiro, acampamentos e demais áreas de apoio. Por outro lado, a fragmentação, o efeito de borda e o efeito barreira na fase de operação estão atrelados aos impactos: uso e ocupação do solo, implantação de atividades agropecuárias e extração ilegal de madeira.

Esses impactos, claro, não são inerentes às obras, mas resultam das condições de uso e ocupação do terreno decorrentes da melhoria do acesso à área. Portanto, esses diferentes contextos darão origem a diferentes características relacionadas aos critérios analíticos. Os critérios que têm maior impacto na deterioração significativa são: duração, refletividade, extensão e magnitude. Os impactos na fase de implementação são classificados como impactos temporários, reversíveis, locais e moderados, enquanto os impactos na fase operacional são classificados como impactos permanentes, irreversíveis, de grande escala e grandes.

Do que se segue que, nas obras de reconstrução da BR-319/AM, trecho do meio, devido a linearidade da obra, na fase de implantação há menos probabilidade de impacto do que na fase de operação. Tendo os aspectos ponderados em vista, foram verificados quais condicionantes seriam necessárias se estabelecer para que os pontos de risco encontrados fossem mitigados ao longo do processo de recapeamento.

3.2. Medidas mitigadoras, compensatórias e programas ambientais na BR-319

A adoção de medidas de controle e qualidade ambiental decorrem da potencialidade dos impactos decorrentes do empreendimento, os quais serão objetos de apuração no curso do procedimento de licenciamento. É justamente,

diante desse contexto, que as emissões de licenças ambientais abordam imprescindivelmente condições mínimas voltadas a reduzir os danos negativos possíveis e a viabilizar a obra no aspecto socioambiental; são, assim, chamadas de condicionantes (SILVA et al, 2019).

No que se refere ao trecho do meio da BR-319, com base nos impactos ambientais identificados, o DNIT buscou estabelecer as medidas preventivas (antecedentes a consumação do impacto negativo), mitigadoras (buscam redução do impacto negativo já consumado) e compensatórias (objetivando reposição em pecúnia em razão da perda de bens ambientais) com relação ao empreendimento.

Para tanto, o desenvolvimento dessas medidas requer a execução de programas ambientais de controle e de gestão, o que, quando organizados, permitem a mensuração de impactos e a formação de um sistema de gestão ambiental, articulados dentro de um ciclo de planejamento, implementação e controle das ações promovidas, necessários a permitir a instalação do empreendimento. (SÁNCHEZ, 2015).

De acordo com as Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários, no item 3.1.2, a que se vincula o empreendedor no caso concreto, a principal finalidade dos estudos ambientais é adquirir conhecimento sobre as características físicas, bióticas e antrópicas, a fim de avaliar os impactos ambientais ocasionados pelas construções e pela operação da rodovia, bem como possíveis passivos resultantes desse processo (DNIT, 2006).

Sucessivamente, o item 3.6. do respectivo documento de diretrizes elucida os critérios técnicos para a escolha de intervenções no meio, a saber: a) relação benefício/custo da alternativa; b) investimento inicial para implantação das medidas; c) custo de operação, manutenção e conservação das medidas; d) impactos positivos e negativos no meio ambiente no planejamento urbano

local; e) período de duração das medidas, ou seja, tempo em que manter-se-ão eficientes. (DNIT, 2006).

Dentro desse cenário técnico, as medidas de controle fornecidas pela EIA da BR-319, que serão melhor detalhadas no Plano Básico Ambiental (PBA), são especificadas no Anexo I do referido estudo, pormenorizando a periodicidade, as

fases de execução, os efeitos esperados, o objetivo, o resumo executivo, responsabilidade institucional e, por fim, observações finais quanto à obra.

Ademais, as medidas corretivas postuladas foram devidamente alinhadas com o curso do empreendimento no tempo, sendo separadas nas quatro fases definidas na EIA, quais sejam, a fase de implantação – atividades preparatórias, fase de implantação – atividades de construção, fase de implantação – desmobilização e, por fim, fase de operação, como exige o Manual Rodoviário de Conservação, Monitoramento e Controle Ambientais (DNIT, 2005).

Com efeito, da leitura geral do Anexo I, especificamente dos itens 9.2, 9.3, 9.4 e 9.5, foi possível identificar os principais aspectos ambientais resultantes da execução de cada uma das fases do empreendimento, conforme é possível verificar na Tabela 1, de elaboração própria:

Tabela 1: principais aspectos ambientais resultantes da execução de cada uma das fases do empreendimento.

BR-319 - ASPECTOS AMBIENTAIS			
Fase de Implementação (atividades preparatórias)	Fase de Implementação (atividades de construção)	Fase de Implementação (atividades de desmobilização)	Fase de Operação
Intensificação do tráfego	Intensificação do tráfego	Intensificação do tráfego	Intensificação do tráfego
Intensificação do uso do espaço	Recuperação da área	Desmobilização de profissionais	Manutenção dos aterros e faixa de domínio
Remoção de vegetação	Adequação espacial	-	Plantio e revegetação

Geração de resíduos e efluentes	Melhor trafegabilidade	-	Melhor trafegabilidade de
Possibilidade de derramamento de efluentes	Maior visibilidade do empreendimento	-	Melhor visualização
Aumento de carga de sedimentos	Movimentação da terra	-	Maior segurança
-	Desmobilização de profissionais	-	Atividade de gestão

(Fonte: Autoria própria)

A partir da tabela anterior, identifica-se os principais impactos adversos como sendo: (i) intensificação do tráfego; (ii) intensificação do uso do espaço; (iii) remoção de vegetação; (iv) geração de resíduos e efluentes; (v) possibilidade de derramamento de efluentes e (vi) aumento de carga de sedimentos.

Como forma de remediar os referidos efeitos danosos, a partir do exame técnico da área de influência do projeto, o DNIT formulou 23 programas e subprogramas ambientais na EIA, a serem executados juntamente com as obras, com destaque ao Programa de Gestão Ambiental (PCA), Plano Ambiental para Construção (PAC), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e Plano de Ação de Emergência (PAE) e Programa de Proteção de Flora, Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Programa de Recuperação dos Passivos Ambientais.

Além disso, uma vez identificados os aspectos ambientais envolvidos, foi possível listar algumas das principais medidas preventivas e mitigadoras sugeridas pelo DNIT para instalar e operar a BR-319, cuja implementação será conduzida por meio da efetivação dos programas ambientais:

Quanto às questões inerentes a intensificação do tráfego, como medida preventiva/mitigadora, o DNIT sugeriu o uso de equipamentos de segurança

individual por funcionários; manutenção mecânica nos equipamentos e máquinas; adoção de medidas para diminuição na expedição emissores de poluentes; aplicação de normas de segurança para diminuição de riscos ambientais; promoção de palestras ao uso controlado de fogo; boa comunicação com as comunidade inseridas no trecho do empreendimento; adoção de estruturas preventivas contra processos erosivos; dispor de equipe e equipamentos para remediar acidentes com veículos portadores de cargas perigosas; locais adequados para lavagem e limpeza de máquinas; aspersões periódicas a fim de umidificar a superfície do solo e implantação de unidade de atendimento de saúde no canteiro de obras.

Já quanto às questões inerentes a intensificação do uso do espaço; como medida preventiva/mitigadora, o DNIT sugeriu a limitação de velocidade; instalação de placas de sinalização, indicando a passagem de animais silvestres pela região e pontos críticos de atropelamento; adaptação de pontes previstas no trecho para permitir a movimentação segura de animais por baixo da ponte; fiscalização do descarte de substâncias em cursos de água; adotar estratégias que inibam a expansão de atividades ilegais e envolvimento de lideranças comunitárias.

Além disso, quanto às questões inerentes a remoção da vegetação, como medida preventiva/mitigadora, o DNIT sugeriu a implementação de sistema adequado de drenagem; revegetação com espécies nativas as áreas críticas das margens da rodovia e das estradas de acesso; evitar a canalização dos cursos d'água; limitar o desmatamento e a limpezas nas áreas estritamente necessárias; acompanhamento da frente de desmate para afugentar animais e indicar a presença de tocas e ninhos; identificação, antes do desmatamento, de espécies imunes ao corte passíveis de transplante e/ou por plantio compensatório; no caso de poluição hídrica, adoção de medidas corretivas e, caso não satisfatórias, adoção de medidas compensatórias e executar o salvamento de germoplasma.

No que tange à geração de resíduos e efluentes, como medida preventiva/mitigadora, o DNIT sugeriu a fixação de áreas adequadas para armazenamento de produtos tóxicos e perigosos; o plano de contenção de

vazamento; compartimentos sanitários; construção de sistema de decantação; gerenciamento ambiental; instalação de barreiras de contenção ou filtros para minimizar o escoamento dos efluentes para cursos d'água; tela mosquiteira nas instalações do canteiro de obra e promover o descarte correto de resíduos.

E quanto à possibilidade de derramamento de efluentes, como medida preventiva/mitigadora, o DNIT sugeriu o acompanhamento e monitoramento dos cursos hídricos; monitorar e registros de focos de queimadas na área de influências afetada e de influência direta; medidas de contenção do derramamento; no caso da poluição hídrica e recorrer a métodos físicos para conter o volume derramado ou promover a sua degradação, recolhimento ou dispersão.

Em relação ao aumento de carga de sedimentos, como medida preventiva/mitigadora, o DNIT sugeriu a implantação de sistema superficial nos aterros, incluindo a construção de canaletas, caixas de dissipação e bacias de retenção; implantação de bacias de contenção e adoção de manejo adequado de resíduos sólidos e líquidos.

Vale evidenciar que a realização de uma efetiva supervisão ambiental garante que os impactos ambientais indicados permaneçam dentro dos parâmetros estabelecidos nos estudos em questão. Isto é, a colaboração de todos os envolvidos e o cumprimento de normas, assimilando-se o comprometimento com os mecanismos instalados e com fundamentos de uma gestão ambiental coerente, permitem resultar em benefícios sociais, ambientais e econômicos previstos, em especial com a redução do uso de matéria prima e de produção de resíduos, otimização do gerenciamento etc. (DNIT, 2014).

Além disso, em que pese haja a associação de impactos negativos à obra da BR-319, em contrapartida, a implantação da rodovia, na fase de operação, e até mesmo já na fase de implementação, é possível constatar inúmeros impactos positivos evidentes, como, por exemplo, a recuperação da área, melhoria na disposição do espaço, aumento da segurança viária, melhor trafegabilidade, assim como o plantio e revegetação de espécies nativas.

Adicionalmente, no geral, a rodovia permitirá o escoamento de produtos agropecuários e industriais, a geração de empregos, assim como promoverá a

mobilidade entre comunidades, fomentando assim o desenvolvimento de atividades culturais, educacionais, de lazer e trabalho na região, ou seja, é patente a geração de efeitos significativos e permanentes, favorecendo, sobretudo, a dinâmica socioeconômica regional. (COSTA, 2010).

Não obstante, é fundamental entender a BR-319 como rodovia essencial para a integração da Amazônia ao restante do país, uma vez que a ligação por terra entre Manaus a Porto Velho, seguindo-se pela BR-364, promoverá a conexão com a área Centro-Sul, interligando-a com Brasília (DF), Cuiabá(MT) e São Paulo (SP) e, de igual modo, fomentará o desenvolvimento da Zona Franca de Manaus pelo desentrelhe logístico. É, dessa forma, uma via rodoviária estratégica para o avanço da infraestrutura nacional.

A repavimentação também produzirá a integração de famílias que vivem nos extremos dos trechos da via, que, hoje, enfrentam condições precárias para transitar sobre ela devido o estado de má-conservação, tendo como última alternativa senão se deslocar por meio de pontes de madeiras, bem como, ainda, ter que retirar obstáculos originados de árvores caídas, atoleiros, além de outros. (NOGUEIRA, 2016)

No que se refere às medidas de compensação ambiental, nos termos que prevê o caput e o §1.º da Lei nº 9.885/2000, é imposto ao empreendedor o dever de promover a compensação ambiental, tendo em vista, exclusivamente, os impactos negativos incidentes sobre o meio ambiental, a partir do que foi estabelecido nos estudos ambientais e na EIA.

Com efeito, da análise do caput do art. 36 da Lei nº 9.885/2000, o valor dessa compensação ambiental deve ser destinado, em tese, ao Grupo de Proteção Integral da unidade de conservação ambiental afetada. No entanto, §3.º do mesmo diploma legal, amplia esse rol de áreas beneficiadas a todas aquelas que foram influenciadas diretamente pela construção da rodovia, devendo também receber parcela da compensação.

Sendo assim, foram identificadas pelo EIA, além do Grupo de Proteção Integral, os seguintes grupos a serem beneficiados: Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó-Açu, Reserva Extrativista do Capanã

Grande, Floresta Estadual Tapauá e Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Amapá.

Ademais, para apuração do valor da compensação ambiental, deve-se observar as especificações inseridas no art. 31-A do Decreto nº 4.340/2002, com alterações pelo Decreto nº 6.848/2009. Nesse viés, o valor pode ser encontrado mediante a fórmula matemática: $CA = VR \times GI$, na qual CA é compensação ambiental, o VR é os investimentos necessários à execução do empreendimento e GI é o grau de impacto, não podendo exceder o percentual de 0,5%

No cálculo do grau de impacto, há fórmula própria descrita no anexo do decreto supracitado, composto por outras quatro fórmulas que envolverão o Impacto sobre a Biodiversidade (ISB), o Comprometimento de Área Prioritária (CAP) e a Influência em Unidade de Conservação (IUC). Além disso, a metodologia considera o impacto negativo uma única vez no cálculo. De todo modo, segundo a EIA, o grau de impacto estipulado à BR-319 restou no valor igual a 0,3612, portanto, estando dentro dos parâmetros legais.

Como valores de referência, o DNIT estimou o investimento de R\$ 1.372.892.618,75 (um bilhão, trezentos e setenta e dois milhões, oitocentos e noventa e dois mil, seiscentos e dezoito reais e setenta e cinco centavos) para o empreendimento, com destaque de que não serão incluídos no cálculo da compensação os investimentos aplicados em planos, projetos e programas ambientais exigidos no curso do licenciamento, bem como gastos oriundos do financiamento da obra (art. 31, §3.º, do Decreto nº 4.340/2002).

A respeito dos valores gastos na obra, foram distribuídos quantos aos serviços realizados em termos de cooperação, termos de compromisso, assim como contratos administrativos firmados com empresas de consultoria técnica, especialistas na elaboração de projetos, com consulta via 21/05/2021 pelo SIAC/DNIT. Assim:

a) Instrumento: Portaria nº 645/2009

Instituição: Exército Brasileiro – Departamento de Ciência e Tecnologia Assunto: Demarcação e sinalização de 27 UCs ao longo de todo o segmento da BR-319.

Valor estimado: R\$ 29.110.000,00 Valor pago: R\$ 29.110.000,00

b) Instrumento: Termo de Cooperação nº 915/2010-DPP Instituição: ICMbio

Assunto: Implementação e proteção de 11 UCs Federais ao longo de todo o segmento da BR-319

Valor estimado: R\$ 33.488.161,00 Valor pago: R\$ 31.195.670,11

c) Instrumento: Termo de Compromisso nº 219/2009-DPP Instituição: SEMMAS (AM)

Assunto: Implementação e proteção de 9 UCs Estaduais ao longo de todo o segmento da BR-319

Valor estimado: R\$ 11.034.238,00 Valor pago: R\$ 9.958.550,00

d) Instrumento: Contrato nº SR-213/2013 Instituição: ENGESPRO Engenharia Ltda.

Assunto: Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto do trecho do meio da BR-319

Valor estimado: R\$ 13.803.831,61 Valor pago: R\$ 10.506.695,58

e) Instrumento: Contrato nº pp-022/2017 Instituição: Consórcio ETNIAS-19

Assunto: Elaboração de Estudos do Componente Indígena do trecho do meio da BR-319/AM

Valor estimado: R\$ 2.511.692,52 Valor pago: R\$ 661.757,93

f) Instrumento: Contrato nº TT-303/2020 Instituição: TRAFECON Engenharia Ltda

Assunto: Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Pavimentação e Melhoramentos, incluindo Obras de Artes Especiais, do trecho do meio da BR-319, lote 1

Valor estimado: R\$ 5.074.559,69 Valor pago: R\$ 185.065,64

g) Instrumento: Contrato nº TT-376/2020-00 Instituição: CONTÉCNICA Consultoria Técnica S.A.

Assunto: Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Pavimentação e Melhoramentos, incluindo Obras de Artes Especiais, do trecho do meio da BR-319, lote 2

Valor estimado: R\$ 5.695.135,93 Valor pago: R\$ 320.259,18

h) Instrumento: Execução das obras da BR-319/AM

Assunto: Elaboração de Estudos e Projetos Básico e Executivo de Engenharia para Pavimentação e Melhoramentos, incluindo Obras de Artes Especiais, do trecho do meio da BR-319, dos lotes 1 e 2

Valor estimado: R\$ 1.272.175.000,00

Valor pago: Ainda não houve contratação da execução da obra. Convém ressaltar que, com participação dos interessados no processo de licenciamento, foi acordado a criação de 11 novas Unidades de Conservação, sendo elas 05 federais e 06 estaduais, justamente no entorno da rodovia para inibir o desmatamento pelo acesso via estrada.

Assim sendo, considerando os gastos derivados das ações para demarcação e proteção das UCs propostas, cujos valores já foram repassados, o DNIT requereu a subtração do valor orçado em R\$ 70.264.220,11 (setenta milhões, duzentos e sessenta e quatro mil, duzentos e vinte reais e onze centavos) do cálculo da compensação ambiental.

3.3 Licenciamento ambiental da rodovia BR-319

3.3.1 Histórico da inauguração da rodovia e licenciamentos

A Rodovia BR-319 foi pavimentada e inaugurada na década de 1970 no contexto de integração da Amazônia promovido pelo regime militar, especialmente voltado para ligar duas capitais do Norte do País: Porto Velho e Manaus, conectando por terra o povo de Manaus às regiões centrais do país (FEARNSIDE; DE ALENCASTRO GRAÇA, 2006; NETO; NOGUEIRA, 2016).

Após décadas sem manutenção, desde sua inauguração em 1976, a rodovia, que tem uma extensão de 885 km, se tornou praticamente intransitável e intransponível na prática. Porém, em 22 de junho de 2007 foi assinado o Termo de Acordo e Compromisso – TAC que autorizou as obras nos Segmentos A, B e C, do mesmo modo que exigiu a elaboração do EIA/RIMA para o trecho localizado entre o Km 250 ao Km 655,7 que acabou sendo reconhecido como “trecho do meio” da BR-319 (DNIT, 2021).

Com base na Portaria Interministerial nº 273/2004, o IBAMA autorizou a realização das obras para os segmentos compreendidos entre os km 0 ao km 250 (Segmento A e C) e do km 655,7 ao km 877,4, por meio da execução de Programas Ambientais.

Cabe salientar acerca das pré-condicionantes do licenciamento ambiental que a Portaria nº 295, do Ministério do Meio Ambiente, de 22 de setembro de 2008, estabeleceu o Grupo de Trabalho (GT) para elaborar diretrizes e acompanhar o

licenciamento ambiental da rodovia BR-319, no Trecho entre os Km 250 e 655. As principais funções do GT estavam estabelecidas para definir medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento, tais como: a definição de espaços territoriais especialmente protegidos, zonas de exclusão e alternativas menos impactantes cujo objetivo maior é impedir o desmatamento ao longo da estrada. Tais medidas justificam-se pela grande potencialidade de geração de impactos negativos para a região, como o avanço do desmatamento, ocupação irregular e grilagem de terras públicas, aumento de pressão sobre a biodiversidade local, entre outros (DNIT, 2021).

3.3.2 Natureza jurídica do licenciamento ambiental

Determinar a natureza jurídica de um instituto é estabelecer o seu lugar no mundo jurídico. Além disso, essa identificação é fundamental, pois define o conjunto de regras legais a serem aplicadas ao referido instituto (Castro, 1996).

A licença ambiental é definida pela Resolução Conama 237/97 como: “Ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo

empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental” (Brasil, 1997).

No caso da licença ambiental, sem dúvida, trata-se de uma classificação controversa, uma vez que há autores que a entendem como licença administrativa, autores que entendem como autorização administrativa e há aqueles que entendem como ato administrativo próprio, devido às suas características *suis generis*. Os autores que entendem a licença ambiental como uma licença administrativa argumentam que sendo preenchidos os requisitos legais, não pode a Administração Pública negar a licença ambiental, posto que se trata de um ato administrativo vinculado, que gera direitos subjetivos. Já os que entendem a licença ambiental como mais próxima de uma autorização administrativa, atribuem à licença administrativa o caráter de ato vinculado, e à licença ambiental o de ato discricionário (Coutinho; Farias, 2005).

Mesmo publicações de órgãos públicos, como a Cartilha de Licenciamento Ambiental do Tribunal de Contas da União, classificam o licenciamento ambiental como autorização administrativa, por conta da possibilidade legal de revogação e cancelamento, caso as diretrizes estabelecidas pelo órgão ambiental não sejam cumpridas (Brasil, 2007). No entanto, a possibilidade de modificação desta não pode ocorrer ao livre talante da Administração Pública, por razões de conveniência ou juízo de oportunidade (De Almeida Coutinho, 2010).

3.3.3 Licença Prévia de 2022

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) emitiu, em 28 de julho de 2022 a licença prévia para que o trecho do meio da BR-319, no sul do Amazonas, seja reconstruído, permitindo que o Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT) dê prosseguimento aos projetos e obras de reconstrução da rodovia. Cabe, agora, ao DNIT apresentar seu Plano Básico Ambiental (PBA), que contempla as medidas mitigadoras e compensatórias, entre outros pontos relacionados ao meio ambiente, que diz

respeito ao trecho que será reconstruído, e as demais exigências apresentadas nas manifestações técnicas do IBAMA, o que até o presente momento não foi apresentado (IBAMA, 2022).

A apresentação do Plano Básico Ambiental (PBA) é a primeira condicionante específica descrita na licença prévia e deve contemplar todas as medidas mitigadoras e compensatórias. Nele, deve conter justificativas, objetivos gerais e específicos, metas, indicadores ambientais, público-alvo (quando couber), metodologia, descrição dos programas, atividades, responsáveis técnicos, instituições envolvidas, cronograma físico (destacando ainda as atividades que serão executadas de forma pontual/temporária, permanente, periódica). Além disso, também deve conter indicadores de desempenho, inter-relação com outros programas e, quando exigível, atendimento a requisitos legais para sua efetiva implantação, além das exigências apresentadas nas manifestações técnicas do IBAMA.

O licenciamento ambiental conta com 3 fases: licença prévia, licença de instalação e licença de operação. Vale ressaltar que o início das obras só pode ocorrer após a emissão da licença de instalação, que por sua vez, depende do atendimento das condicionantes elencadas na licença prévia, em especial a apresentação do Plano Básico Ambiental (PBA).

A licença prévia não tem por objetivo discutir a viabilidade ambiental da repavimentação do chamado “trecho do meio”, uma vez que esta viabilidade foi comprovada pelo Estudo de Impacto Ambiental (EIA) em julho de 2022, mas sim estabelecer condicionantes para autorizar a eventual emissão da licença de instalação. Em especial no que se refere ao desmatamento, há um levantamento feito pelo Instituto de Pesquisa Espaciais (INPE) que registrou um aumento de 122% no desmatamento em áreas próximas à rodovia após a concessão da licença prévia, muito em decorrência da grilagem e da especulação de uma eventual pavimentação da rodovia. No entanto, como já abordado, a mera concessão da licença prévia não autoriza nenhum tipo de intervenção no trecho compreendido entre os km 250,7 e 656,4. Portanto não há de se atribuir responsabilidade pelo aumento do desmatamento à repavimentação da rodovia, mas à ausência de monitoramento na região, tal problemática foi tratada no

Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA, 2019), como demonstrado no gráfico a seguir (DNIT, 2021).

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da BR-319 prevê 3 hipóteses do cenário de desmatamento. Para os autores, a hipótese da não realização do empreendimento configura o melhor cenário de desmatamento para a região, ou seja, o cenário mais conservador. Tendo em vista a baixa trafegabilidade da rodovia, principalmente no período chuvoso, e a falta de recursos na região (postos de gasolina, mercado e até pontes precárias) o uso e ocupação do solo às margens da rodovia ou em áreas públicas não protegidas tende a não ocorrer, a exemplo das poucas ocupações presentes ao longo da rodovia (exemplo, Propriedade dos Catarinos) há 20 anos. Somado a esta falta de estrutura e precária trafegabilidade, tem-se o mosaico de Unidades de Conservação já implantado na BR-319/AM. Embora estas áreas careçam de servidores e estrutura para uma atuação mais eficiente, apenas a presença destas áreas já freia a grilagem. Além disso, a não restauração da rodovia implica, necessariamente, na não pavimentação da rodovia estadual AM-364, que liga a BR-319 à comunidade de Democracia/Manicoré, e na não implantação da AM-366, sentido de Tapauá. Esta se encontra apenas planejada, sendo a sua intenção de abertura exposta no Plano Diretor do município de Tapauá. Aquela já se encontra aberta, nas mesmas condições de trafegabilidade da BR-319.

A segunda hipótese prevista pelo EIA é a restauração da BR-319/AM, sem adoção das medidas mitigadoras. Neste cenário, as consequências são: poluição do ar, indução de processos erosivos, contaminação do solo e da água. Fragmentação do ambiente, efeito de borda, efeito barreira, pressão sobre as espécies vulneráveis, interferência em áreas legalmente protegidas, perda de biodiversidade, alteração de habitats aquáticos, aumento da incidência de doenças, intensificação de conflitos locais, interferência nas comunidades tradicionais e não tradicionais, alteração da qualidade de vida e pressão sobre infraestrutura e serviços públicos locais.

No referido estudo ganha destaque nesta hipótese o fato de que haverá um fluxo populacional, em virtude principalmente da melhoria de acesso à região e novas oportunidades. O resultado será uma alteração do quadro

demográfico e uma conseqüente especulação imobiliária, que culminará com o uso e ocupação do solo, grilagem e implantação de atividades agropecuárias. Este cenário de desmatamento, como demonstrado na modelagem matemática, será mais acentuada às margens das rodovias, mesmo com a presença das UCs, porém mais evidente no trecho sul à Área de Estudo, em virtude da ausência de áreas protegidas no lado leste da rodovia, bem como nas margens das rodovias estaduais que serão implantadas. Este cenário de desmatamento possui estreita relação com o aumento de incêndios, uma vez que este é utilizado como uma forma de preparar a área para a criação de gado, ou seja, a forma mais barata de grilagem da terra.

E, por fim, a terceira hipótese é a restauração da BR-319/AM, com adoção de medidas mitigadoras. As medidas mitigadoras são instituídas no âmbito dos programas ambientais. Para mitigação dos impactos que desencadeariam o cenário de desmatamento na região tem-se, em primeiro plano, a execução dos seguintes programas ambientais de Gestão Ambiental, Comunicação Social, Monitoramento da Faixa de Domínio, Apoio ao Monitoramento e Controle e Fiscalização do Uso e Ocupação da Região do interflúvio Purus-Madeira. O EIA prevê que, mais do que buscar a conscientização da população local em relação ao uso e ocupação regular do solo, estes programas buscam fiscalizar as áreas públicas e, principalmente, buscar uma execução articulada dos Planos Diretores e do Zoneamento Ecológico Econômico das áreas rurais dos municípios afetados pela obra. Para esta hipótese, de forma secundária, serão trabalhadas medidas mitigadoras das conseqüências do desmatamento por meio dos programas: Monitoramento da Qualidade do AR, Monitoramento e Controle de Queimadas, Combate e Prevenção de Doenças Tropicais, Combate à Erosão e Assoreamento e Controle e Qualidade Ambiental. Uma restauração sem a articulação territorial desenhada nos programas resultaria no cenário do desmatamento descrito no cenário intermediário (EIA BR-139-AM. Segmento do KM 250,70 ao KM 656,40).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A aprovação da EIA-BR-319/AM, após sucessivos indeferimentos, trouxe um importante marco ao processo de repavimentação da via, trazendo consigo a identificação técnica dos impactos ambientais esperados com sua execução. Para tanto, não se trata de simplesmente alegar haver consequências ambientais, mas sim a promoção de tabelas capazes de assegurar a interatividade entre uma ação proposta e um aspecto ambiental resultante.

Dessa forma, a adoção de métodos técnicos na EIA e clareza na elaboração dos trabalhos permitiram desde logo, compreender os custos a serem despendidos pelo Poder Público. Como resultado, assegura-se transparência à população, e garante conhecer os sujeitos participantes da atividade, seja o empreendedor até as pessoas jurídicas responsáveis pelas atividades de consultoria, isso antes mesmo de concedida a Licença de Implementação.

A bem da verdade, a natureza do empreendimento se contrapõe a alguns dos componentes do meio ambiente físico, de modo que se identificou afetação de ruídos, ar e nas águas superficiais, bem como também no meio biótico, a exemplo, com maior risco e incidência de queimadas e aumento de potencialidade de erosão. No entanto, justamente dentro da técnica adotada, o DNIT ponderou, de maneira clarividente, a significância dos impactos ambientais conforme as fases de execução do projeto, além de fixar as medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias necessárias, consubstanciadas em patentes programas ambientais capazes de mantê-los dentro dos parâmetros esperados.

Diante de todos esses elementos, a Licença Prévia emitida em 28 de julho de 2022 pelo IBAMA estabeleceu as condicionantes necessárias para o avanço no licenciamento ambiental, tomando como base os estudos ambientais fornecidos. Tudo isso, almejando a viabilidade ambiental da obra para a fase subsequente.

Logo, foge totalmente da razão a narrativa no sentido que a BR-319 seja impossível de ser concebida. Por óbvio, o modal rodoviário, o qual possui papel significativo no crescimento econômico da região norte do Brasil, traz impactos adversos ao meio ambiente e as comunidades locais, porém, o cumprimento a

rigor de normas ambientais e dos programas apresentados pelo DNIT permitem que tais efeitos sejam minimizados e trazem à realidade o conceito de infraestrutura sustentável, de modo a garantir a manutenção dos aspectos adversos dentro do que restou difundido na EIA, promovendo, por conseguinte, o reconhecimento, ampliação e existência de estrutura eficiente ao desenvolvimento de direitos e garantias fundamentais a todos, em especial às comunidades que dela dependem para assegurar o mínimo existencial. As questões que envolvem a ausência de pavimentação no trecho do meio da BR-319 demonstram uma violação permanente do direito de ir e vir aos cidadãos do Estado do Amazonas que habitam nas regiões próximas à via, em razão da intrafegabilidade da rodovia. O direito à liberdade de locomoção promove o exercício da cidadania, empenhando papel essencial sobre o desenvolvimento social, bem como o bem-estar individual. No entanto, em situação em que ocorra sua violação, a consequência é a exclusão social das pessoas que estão impedidas de usufruir deste direito e, portanto, sua cidadania lhe é negada. Dessa forma, os espaços se tornam símbolos de práticas sociais de segregação, reforçando a exclusão social daquela população.

O que se observa é uma omissão do poder público sobre sua responsabilidade de proporcionar ao cidadão condições tangíveis para o pleno exercício do direito fundamental de ir e vir na BR-319, diante de anos de ausência de manutenção adequada da rodovia, causando o perecimento da pavimentação e a consequente inviabilização do uso desta para o fluxo de bens essenciais em períodos críticos.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA CENARIUM. Desabastecimento: seca nos rios do Amazonas pode deixar 500 mil pessoas sem água e comida. **Revista Cenarium Amazônia**. 2023. Disponível em: <https://aamazonia.com.br/desabastecimento-seca-nos-rios-do-amazonas-pode-deixar-500-mil-pessoas-sem-agua-e-comida/> Acesso em 09 de outubro de 2023.

ALEXY, Robert. **Colisão de direito fundamentais e realização de direitos fundamentais no Estado de Direito democrático**. Revista de direito Administrativo, v. 217, p. 67-79, 1999.

ALVES, Nadia Castro. **Colisão de direitos fundamentais e ponderação**. Meritum, v. 5, n. 1, p. 25-48, 2010.

AMAZONAS, Ceçary. **Navegação Fluvial no Brasil**. Revista Brasileira de Geografia, ed. v. 21 n. 4 (1959). Disponível em: <https://www.rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/article/view/4390>. Acesso em: 08 de novembro de 2023.

ANDRADE, R. DE P. **Vencidas a distância e floresta: A Transbrasiliana e a Amazônia desenvolvimentista**. Tempo, v. 25, n. 2, p. 363–381, ago. 2019.

ARENDT, H. **Lições sobre a filosofia política de Kant**. Rio De Janeiro: Relume-Dumara, 1993.

ARENDT, H. **Origens do totalitarismo**. [s.l.] Editora Companhia das Letras, 2013.

ARENDT, Hannah, 1906-1975 **A condição humana** / Hannah Arendt; tradução Roberto Raposo; revisão técnica e apresentação Adriano Correia. – 13. ed. rev. – [Reimpr.]. – Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2020.

ASFALTO NA FLORESTA: A HISTÓRIA DA BR-319 NA AMAZÔNIA. **BBC News**. 2009. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/10/091022_asfaltoflorestahistoria ebc. Acesso em: 28/10/2023.

BACOVIS, M. M. C. **Estudo Comparativo das Plataformas Logísticas Européias X Brasileiras, como Forma de Identificar um Modelo que Atenda às Empresas do PIM**. II Congresso de Pesquisa e Inovação da Rede Norte Nordeste de Educação Tecnológica. João Pessoa, 2007. Disponível em: http://www.redenet.edu.br/publicacoes/arquivos/20080227_100057_TRAN001.pdf; acesso em: 25/10/2023.

BARROSO, Luís Roberto. **Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo** / Luís Roberto Barroso. – 9. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

BERCOVICI, G. **Constituição econômica e dignidade da pessoa humana**. Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, [S. l.], v. 102, p. 457-467, 2007. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67764>. Acesso em: 26 de outubro de 2023.

BR-319, rodovia conhecida pela péssima qualidade, vira atoleiro em período chuvoso. **Portal G1 AM**. 2023. Disponível em <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/07/10/br-319-rodovia-conhecida-pela-pessima-qualidade-vira-atoleiro-em-periodo-chuvoso.ghtml>. Acesso em 24 de outubro de 2023.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto nº 592, de 6 de julho de 1992. Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos**. Promulgação. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0592.htm. Acesso em: 07 de novembro de 2023.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Resolução CONAMA Nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/sophia/cnia/legislacao/MMA/RE0237-191297.PDF>. Acesso em: 07 de novembro de 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **In dubio pro natura: mais proteção judicial ao meio ambiente**. Disponível em <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias-antigas/2019/In-dubio-pro-natura-mais-protacao-judicial-ao-meio-ambiente.aspx>. Acesso em 24 de outubro 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADPF 519 Ref. Tribunal Pleno**. Relator: Ministro Alexandre de Moraes, julgado em 02/11/2022, Processo Eletrônico. DJe-s/n. Divulgado em 08 de fevereiro de 2023. Publicado em 09 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=765422575>. Acesso em: 09 de outubro de 2023.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Cartilha de licenciamento ambiental / Tribunal de Contas da União; com colaboração do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis**. -- 2. ed. -- Brasília: TCU, 4ª Secretaria de Controle Externo, 2007.

BRITO, A. Manaus expande as conexões com o país. **Jornal Folha de São Paulo**. 2010, p.B8.

BULOS, Uadi Lammego. **Curso de direito constitucional**. 16. ed. São Paulo:

Saraiva, 2023.

CASTILHO, M.; MENÉNDEZ, M.; SZTULMAN, A. **Trade Liberalization, Inequality, and Poverty in Brazilian States**. *World Development*, v. 40, n. 4, p. 821–835, 2012.

CASTRO, Alexandre Barros. **Procedimento administrativo tributário**. São Paulo: Atlas, 1996, p. 37.

CONAMA. **Resolução Conama nº 01/1986 de 23 de janeiro de 1986**. Disponível em: <<http://www.siam.mg.gov.br/sla/download.pdf?idNorma=8902>>. Acesso em: 08 de novembro de 2023.

Confederação Nacional do Transporte (CNT). **Anuário CNT do Transporte**. Brasília, 2022. Conselho Nacional do Ministério Público. **Orientações sobre o Direito a Acessibilidade**. Disponível em: <https://www.cnmp.mp.br/portal/images/stories/Destaques/Publicacoes/Acessibilidade/Guia_Orienta%C3%A7ao_Acessibilidade_2014_Rebecca_2.pdf_Atualizado_26_03_14_Workshop_2014.pdf>. Acesso em: 14 de outubro de 2023.

COSTA, Roberta Maria. **O papel da supervisão ambiental e proposta de avaliação de desempenho ambiental em obras rodoviárias**. R.M. Costa. – São Paulo, 2010.

COUTINHO, Ana Luísa Celino; FARIAS, Talden. **Natureza jurídica da licença ambiental**. *Prima facie: Revista da Pós-Graduação em Ciências Jurídicas*, v. 4, n. 6, p. 86-107, 2005.

DA ROCHA, Fernando; SAES, Maria. **Desenvolvimento Econômico e Social por meio de Investimentos em Infraestrutura: O caso da BR-163**. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/journal/752/75253741011/html>>. Acesso em: 14 de outubro de 2023.

DE ALMEIDA COUTINHO, Nilton Carlos. **Considerações sobre a natureza jurídica do licenciamento ambiental**. *Revista da PGE-SP*, v. 71, p. 229-240, 2010.

DE SOUZA, Hellen Luana; ROCHA, Daniela Lucca. **Greve dos caminhoneiros: uma colisão de liberdades**. In: ARANÃO, Adriano; DO NASCIMENTO, Arthur Ramos; DE SOUZA, João Eder Ferreira (coord.) *Direito Constitucional Contemporâneo I*. 1. ed., Jacarezinho, PR: UENP, 2018. Anais do VIII Simpósio Internacional de Análise Crítica do Direito, p. 131-144.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. 47 anos da BR-319. **GOV.BR**. 2023. Disponível em : <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro/noticias/47-anos-da-br-319#:~:text=A%20rodovia%20%C3%A9%20fundamental%20para,e%20ao%20desmatamento%20na%20Amaz%C3%B4nia>>. Acesso em: 14

de outubro de 2023.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Gestão para o licenciamento de obras rodoviárias: conceito e procedimentos**. Aline Figueiredo Freitas Pimenta, et. Al. – Curitiba: UFPR/ITTI, 2014.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Relatório de Impacto Ambiental: Pavimentação e Melhoramentos, incluindo Obras de Artes Especiais BR-319/AM - Trecho do Meio**. 2021.

DOS SANTOS, Micheli Dimas; ROSA, Tatiane Souza de Castro; CUCONATO, Paulo; DOS SANTOS, Dener Martins. **Pavimentação de qualidade das vias públicas como uma das garantias dos direitos constitucionais dos cidadãos**. Revista Científica do UBM, v. 23, n. 44, p. 150-165, 4 jan. 2021. (Centro Universitário de Barra Mansa - RJ)

ERICKSON, P. A. **A practical guide to environmental impact assessment**. San Diego: Academic, 1994.

FATIM, Bianca *et al.* Seca obriga empresas a suspender envio de navios com cargas para comércio e Zona Franca de Manaus. **Portal G1 AM**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/10/13/seca-obriga-empresas-a-suspender-envio-de-navios-com-cargas-para-comercio-e-zona-franca-de-manaus.ghtml>>. Acesso em: 13 de outubro de 2023.

FEARNSIDE, Philip M.; DE ALENCASTRO GRAÇA, Paulo Maurício Lima. **BR-319: Brazil's Manaus-Porto Velho Highway and the potential impact of linking the arc of deforestation to central Amazonia**. Environmental management, v. 38, p. 705-716, 2006.

FERNANDES, Bernardo Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**. 11 ed. rev., atual. e ampl. - Salvador: Ed. JusPodivm, 2019.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2001.

FREITAS, Eduardo de. Rios amazônicos: principais vias de transporte. **Brasil Escola**. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/brasil/rios-amazonicos-principais-vias-transporte.htm>>. Acesso em 22 de outubro de 2023.

FRETE PARA O AMAZONAS É 546% MAIS CARO QUE A MÉDIA BRASILEIRA. **Guia do TRC**. 2015. Disponível em: <<http://www.guiadotrc.com.br/noticias/noticiaid.asp?id=30099>>. Acesso em 24 de outubro de 2023.

Fundação Getúlio Vargas (FGV). **O contexto socioeconômico no entorno da BR-319**. São Paulo. 2020. BR-319, rodovia conhecida pela péssima qualidade,

vira atoleiro em período chuvoso. **Portal G1 AM**. 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/07/10/br-319-rodovia-conheci-da-pela-pessima-qualidade-vira-atoleiro-em-periodo-chuvoso.ghtml>>. Acesso em 24 de Outubro de 2023.

GARCIA, E. **Modelo de Desenvolvimento: Zona Franca de Manaus: história, conquistas e desafios**. Manaus: Norma Ed., 2004. 2ª Ed.

GLASSON, J.; THERIVEL, R.; CHADWICK, A. **Introduction to environmental impact assessment**. 2. Ed. London. UCL Press, 1999.

GOLDFARB, B. **Crossings: How Road Ecology Is Shaping the Future of Our Planet**. [s.l.] W. W. Norton & Company, 2023.

GRAU, Eros Roberto. **Pedágio: alternativa gratuita e direito de ir e vir (uma necessária correção)**. Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 254, p. 137-149, maio/ago. 2010.

HUERTAS, D. M. **Quando governar é abrir estradas: o processo de construção histórica do rodoviarismo em São Paulo**. História (São Paulo), v. 4, 16 dez. 2022.

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Licença Prévia (LP) Nº 672/2022**. Disponível em <<https://ibama.servicos.gov.br/bpm/app/public/consultaDocumentos>>. Acesso em: 17 de outubro de 2023.

JACKSON, Nigel A.; e TANSEY, Stephen D; tradução de Marcel Gugoni e Leonardo Abramowics. **Política**. São Paulo: Saraiva, 2015. 280 p.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional esquematizado**, 22. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

LOUZADA, Camila. **As Grandes Obras Para a Reabertura da BR-319 e seus Impactos nas Localidades Ribeirinhas do Rio Solimões: Bela Vista e Manaquiri, no Amazonas**. 2014. 221. Mestre em Geografia. Amazônia. – Universidade Federal do Amazonas, Manaus - AM, 2014.

MATHEUS, Castro. Manaus registra a pior seca da história com nível do Rio Negro em 1359 metros. **Portal G1 AM**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/10/16/manaus-registra-a-pior-seca-da-historia-com-nivel-do-rio-negro-em-1359-metros.ghtml>>. Acesso em: 16 de outubro de 2023.

MATO GROSSO, Tribunal de Justiça do Mato Grosso, **Apelação/Remessa Necessária nº 174129/2016**. Primeira Câmara de Direito Público e Coletivo. Relator: Gilberto Lopes Bussiki, julgado em 6 de agosto de 2018. Disponível em: <<https://www.tjmt.jus.br/intranet.arq/downloads/Imprensa/NoticialImprensa/fil>>

e/13%20
%20Decis%C3%A3o%20prefeitura%20acessibiliade%20em%20rua.pdf>.
Acesso em: 09 de outubro de 2023.

MATSUURA, Oscar T. **Amazonas antes da posse**. Revista Ciência e Cultura. Disponível em:
<<https://revistacienciaecultura.org.br/?p=2635#:~:text=N%C3%A3o%20obstante%2C%20a%20primeira%20explora%C3%A7%C3%A3o,km%2C%20da%20nascence%20%C3%A0%20foz>>. Acesso em: 27 de outubro de 2023.

MITIDIERO, D.; SARLET, I. W.; MARINONI, L. G. **Curso de Direito Constitucional**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

MORANDI, Eliana Lins *et tal.* **O contexto socioeconômico no entorno da BR-319**. São Paulo: FGV Direito SP, 2020. Disponível em:
<<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/30901>>. Acesso em: 11 de outubro de 2023.

MORRIS, Peter e THERIVEL, Riki. **Methods of Environmental Impact Assessment: the natural and built environmental series 2**. Londres: UCL Press Limited, 1995. 378 p.

MULLER, Friedrich. Que grau de exclusão social pode ser tolerado por um sistema democrático? **Revista da Procuradoria Geral do Município de Porto Alegre**. Porto Alegre: Unidade Editorial da Secretaria Municipal de Cultura. Ed. Especial. Out. 2000

NETO, T. O. **PREÂMBULOS HISTÓRICOS DA RODOVIA BR-319**. Boletim de Conjuntura (BOCA), v. 4, n. 12, p. 06-25, 19 nov. 2020.

NOGUEIRA, Caroline Barbosa Contente. **A Autodeterminação dos Povos Indígenas Frente ao Estado**. Tese de Doutorado. PUCPR (2016).

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Transporte fluvial na Amazônia**. In: **SILVEIRA, Márcio Rogério. Circulação, transportes e logística**. São Paulo: Outras Expressões, 2011

NOGUEIRA, Thiago Oliveira Neto; Ricardo José Batista. BR-319: Os quarenta anos de uma rodovia na Amazônia. **Open Edition Journals**. 2016. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/11270>>. Acesso em: 18 de outubro de 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948**. Disponível em:
<<https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos>>.
Acesso em: 15 de outubro de 2023.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **Convenção Americana de Direitos Humanos (“Pacto de San José de Costa Rica”)**, 1969. Disponível em:

<<https://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/instrumentos/sanjose.htm#:~:text=Toda%20pessoa%20tem%20direito%20a,dignidade%20inerente%20ao%20ser%20humano.>>. Acesso em: 14 de outubro de 2023.

PERES, Marcelo. A importância logística da BR-319 fica evidenciada na crise. **Jornal do Comércio**. 2023. Disponível em:

<<https://www.jcam.com.br/noticias/importancia-logistica-da-br-319-fica-evidenciada-na-crise/>>. Acesso em: 28 de outubro de 2023.

ZANETI, I. C. B. B.; LEONARDOS, O. H.; AGUIAR, R. A. R. **O alcance ao dever de indenização da propriedade particular diante da criação de unidades de conservação**. Monografia (Aperfeiçoamento/Especialização em Direito Ambiental e Sustentabilidade-CDS) - Universidade de Brasília, 2005.

PAJOLLA, Murilo. Decisão equivocada de Tarcísio atrasou envio de oxigênio a Manaus durante pico da pandemia. **Brasil de Fato**. Disponível em <<https://www.brasildefato.com.br/2022/10/22/decisao-equivocada-de-tarcisio-atrasou-enviode-oxigenio-a-manaus-durante-pico-da-pandemia>>. Acesso em: 05 de novembro, 2023.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos humanos e o direito constitucional internacional**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2023. E-book.

RAIO X DA OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA. **Imazon**, 2013. Disponível em: <<https://imazon.org.br/imprensa/a-amazonia-em-numeros>>. Acesso em: 19 de outubro de 2023.

RAMOS, A. D. C. **Curso de direitos humanos**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2023. E-book.

RÃO, Vicente. **O Direito e a Vida dos Direitos**: Introdução. 2013.

ROUBICEK, Marcelo. **O passado, presente e futuro da BR-319 na Amazônia**. Disponível em:

<<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2022/08/22/O-passado-presente-e-futuro-da-BR-319-na-Amaz%C3%B4nia>>. Acesso em 30 de outubro de 2023.

SÁNCHEZ, L. E. **Avaliação de impacto ambiental**. São Paulo: Oficina de Textos, 2015. Disponível em:

<<http://ofitexto.arquivos.s3.amazonaws.com/Avaliacao-de-impacto-ambiental-2-ed-DEG.pdf>>. Acesso em 18 de outubro de 2023.

SANSOLO, D. G. Unidade de conservação, rodovia e território: uma análise da relação entre BR-319 e a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó Açú, Amazonas, Brasil. **Sociedade & Natureza**, v. 32, p. 210–224, 2 abr. 2020.

SILVA, C. E.; GOMES JÚNIOR, C. S. V.; CARDOSO, H. R. Processo de licenciamento ambiental em empreendimentos: condicionantes e compensações. **Libro Legis**, v. 1, n. 1, p. 1–10, 30 de maio de 2019.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 39^a. ed. São Paulo. 2007.

SILVIA HERMELINDA RODRIGUES DIONISIO. **Direito de ir e vir na sociedade brasileira**. Disponível em: <https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/44280/direito-de-ir-e-vir-na-sociedade-brasileira#:~:text=Todo%20cidad%C3%A3o%20tem%20direito%20de,de%20serem%20privados%20de%20locomo%C3%A7%C3%A3o%E2%80%9D>. Acesso em: 19 de outubro de 2023.

SOUSA, Wanderley Lemgruber de. **Impacto Ambiental de Hidrelétricas: uma análise comparativa de duas abordagens**. Dissertação (Mestre em Ciências em Planejamento Energético) – Programa de Pós-graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2000.

SUREHMA; GTZ. **Manual de Avaliação de Impactos Ambientais (MAIA)**. Secretaria Especial do Meio Ambiente, Curitiba: 1992. 281 p.

TAVARES, André Ramos. **Curso de Direito Constitucional**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

TROMPOWSKY, Maurício. A seca do Rio Amazonas e os impactos logísticos e econômicos para a região Norte. **Portos e Navios**. 2023. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinioao/artigo-a-seca-do-rio-amazonas-e-os-impactos-logisticos-e-economicos-para-a-regiao-norte#:~:text=O%20problema%20da%20seca%20do,substancialmente%20a%20navega%C3%A7%C3%A3o%20na%20regi%C3%A3o>>. Acesso em: 03 de novembro de 2023.

ZAVASCKI, Teori Albino. **Antecipação da tutela e colisão de direitos fundamentais**. Revista do Tribunal Regional Federal, v. 1, p. 15-32, 1996. **47 ANOS DA BR-319**. Gov.br, 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro/noticias/47-anos-da-br-319>>. Acesso em: 19/10/2023.