

INTRODUÇÃO

No período da Ditadura Militar (1964-1985), ocorreu o predomínio do ideário desenvolvimentista por parte do Estado Brasileiro, tendo como uma das principais estratégias a integração da Amazônia ao centro-sul do país, por meio da construção de rodovias. Porém, foi somente após a Constituição de 1988, que as medidas preventivas e regulatórias de proteção ao meio ambiente e ao direito de povos indígenas ganharam notoriedade, com base em uma série de conferências e tratados internacionais.

Em 1989, o direito dos povos indígenas foi reconhecido em um processo decisório sobre a realização de intervenções em seus territórios tradicionais por meio da Convenção N° 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT. Independentemente deste mecanismo legal, na atualidade, o Estado Brasileiro é um proponente ativo em violações dos modos de vida dos povos indígenas e das populações tradicionais a partir da implantação de vários empreendimentos. É o que vem ocorrendo nas últimas duas décadas com os projetos de repavimentação da rodovia BR-319.

Há três discursos que norteiam a repavimentação desta rodovia. O primeiro, de ordem econômica, sob a lógica de que a repavimentação proporcionaria o desenvolvimento das unidades da federação isoladas de forma terrestre (Amazonas e Roraima) ao eixo centro sul e ao escoamento de produtos produzidos no Polo Industrial de Manaus (PIM).

O segundo, de ordem social, pauta-se na constitucionalidade do direito de ir e vir, baseando-se no princípio da liberdade de circulação previsto no (Art. 5°, XV, CFB, 1988) no qual se afirma que os agentes sociais inseridos neste recorte territorial não estão sendo atendidos pelos serviços básicos fornecidos (saúde, educação, mobilidade).

O terceiro, de ordem ambiental, previsto no (Art. 225, *caput*, CFB, 1988) baseia-se no princípio da prevenção, onde é afirmado que caso haja a repavimentação da rodovia, os impactos socioambientais seriam uma ameaça aos recursos naturais existentes na área, além de gerar uma alteração significativa do modo de vida dos povos tradicionais inseridos neste recorte territorial.

A problemática desta pesquisa é: De que forma a ausência da Consulta Prévia, Livre e Informada (CLPI) no processo de licenciamento ambiental pode transformar o modo de vida dos povos indígenas que estão nas áreas de influência direta e indireta da rodovia BR-319?

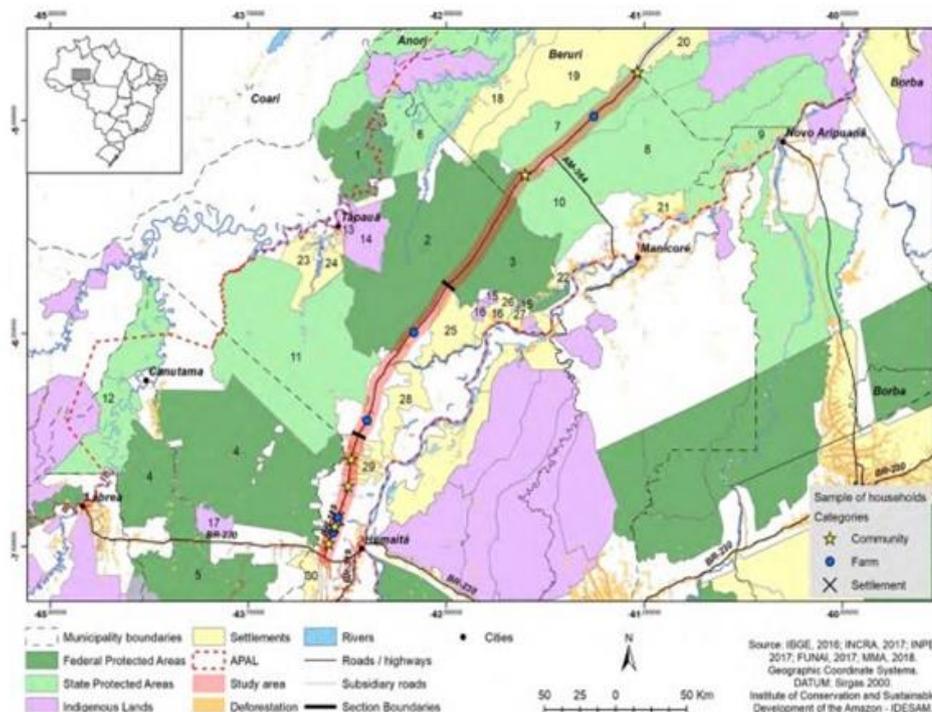
A pesquisa objetiva analisar se a CLPI foi aplicada nas etapas de licenciamento ambiental da Rodovia Federal BR-319, a partir da interpretação do EIA-RIMA (2009) e (2020). Justifica-se tendo em vista as garantias de direitos dos povos indígenas, o próprio direito a CLPI e a proteção ambiental dos recursos naturais que serão atingidos pela implantação do empreendimento.

MATERIAIS E MÉTODOS

2.1 Área de Estudo

A BR-319 (figura 1) está localizada entre o Estado do Amazonas e Rondônia. Foi construída entre 1972/1973 e inaugurada oficialmente em 1976, “mas foi abandonada pelo Ministério dos Transportes em 1988, devido à falta de viabilidade econômica” (Andrade et al., 2021). “Hoje, a proposta de reconstrução da BR-319 é um dos projetos prioritários do governo brasileiro” (Ferrante & Fearnside, 2019).

Figura 01: Localização da Rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho)



Fonte: IDESAM (2019)

Argumenta-se que se pavimentada a abertura de estradas planejadas sairiam da rodovia principal e a área desmatada projetada pode aumentar mais de 1.200% até 2100 em comparação com a área que havia sido desmatada até 2011 (Dos Santos Junior et.al. 2018). Projetos de infraestrutura e de modernização no campo tem avançado cada vez mais na região conhecida como “arco do desmatamento, devido aos interesses econômicos e políticos.

Coleta, Tratamento e Análise dos Dados

A pesquisa é de cunho bibliográfico e documental. Utiliza como procedimento metodológico o levantamento de fontes secundárias e qualitativas, inclusive em mídias digitais, sendo elaborada em três fases.

A primeira fase consistiu na realização de levantamentos bibliográficos sobre aportes teóricos referentes à aplicação da Consulta Prévia, Livre e Informada (CPLI) no processo de licenciamento ambiental da BR-319 e sobre os agentes sociais (inclusive estatais) que contribuem para as práticas das violações desta Consulta que geram impactos em terras indígenas.

O acesso à pesquisa bibliográfica foi obtido por meio eletrônico na busca de textos completos de artigos acadêmicos publicados em revistas científicas, os quais estão disponibilizados nas bases da *Scielo – Scientific Electronic Library Online e Elsevier*. Adotou-se como critério considerar apenas as revistas com *qualis* reconhecidos pela Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal do Nível Superior (CAPES) e pelo Google Acadêmico (<http://scholar.google.com.br>), Nessas fontes pesquisaram-se também teses, livros, dissertações e trabalhos de conclusão de curso.

A segunda fase corresponde ao levantamento documental do EIA-RIMA (2009) e do EIA-RIMA (2020) em sites institucionais do Ministério do Meio Ambiente (MMA), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), Ministério dos Transportes (MT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Ministério da Defesa (Exército Brasileiro).

Esse levantamento permitiu analisar a partir de relatórios oficiais entendidos como fontes de informações primárias referentes a BR-319. Preliminarmente, formularam-se perguntas cujas respostas poderiam ou deveriam ser encontradas nos relatórios de modo a atender a problemática e ao objetivo da pesquisa.

A terceira fase consistiu em levantamentos qualitativos a partir das interpretações fornecidas por meio de notícias e de mídias de comunicação digital (jornais, sites, blogs) que abordem diretamente sobre a BR-319. Entre os acessos realizados consultaram-se as bases do Ministério Público Federal (MPF), Superior Tribunal de Justiça (STJ), Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1), Instituto Socioambiental (ISA), Instituto do Meio Ambiente do Homem na Amazônia (Imazon), Observatório da BR-319 e o blog Amazônia real.

Cabe acrescentar as pesquisas em jornais, revistas, memorandos, ofícios, relatórios, imagens e dados primários sobre os povos indígenas, conflitos ambientais e decisões judiciais acerca do processo de licenciamento ambiental da rodovia.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Instrumentos técnicos de planejamento de empreendimentos não têm sido suficientemente capazes de prevenir e mitigar os impactos socioambientais em momentos que antecedem a autorização do licenciamento ambiental, em especial na Amazônia brasileira. As razões são variadas, mas vale ressaltar que a partir da abertura e pavimentação de rodovias a lógica que se estabelece obedece às motivações supralocais em que muitas vezes, o objetivo é escoar a produção de grãos em grande escala (Becker, 2005).

Nos anos 1970, uma vasta rede de estradas foi anunciada na região amazônica por meio do Programa de Integração Nacional (PIN). Nos territórios onde estavam previstas as construções de rodovias haviam terras indígenas (TIs), e os seus povos assinaram, em outubro de 1970, um “contrato” com a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) para a pacificação de “tribos indígenas”. Esse foi o caso das rodovias Transamazônica e Cuiabá - Santarém (UFAM, 2009).

Em uma abordagem decolonial, o termo “tribo” é considerado errôneo, pois está inserido na compreensão de que os povos indígenas são grupos pequenos, incapazes, que estão sob domínio de um senhor ao qual devem se reverenciar em uma lógica colonial, de poder e

dominação (BRASIL, 2006). De acordo com os dados coletados, na ocasião, pela própria FUNAI haviam mais de cinco mil indígenas vivendo na área das rodovias acima citadas (BR-319, Transamazônica. BR-163) dispersos em 29 grupos tribais (UFAM, 2009). Historicamente, de acordo com a datação da construção da rodovia BR-319 entre 1972-1973, os povos indígenas que estiveram nas proximidades do empreendimento não foram consultados.

O Brasil à época, não era um Estado Democrático de Direito, e não havia uma política de consulta aos povos indígenas sobre as obras a serem implementadas nas proximidades de suas aldeias, tampouco uma legislação para a demarcação das TIs, o que gerou um processo de interiorização destes povos ao longo da floresta amazônica.

Somente em 1988, com a promulgação da Constituição Federal Brasileira, dispositivos constitucionais definiram normas hermenêuticas que deram importância à participação popular no processo decisório. A legitimidade da ordem jurídica fez com que o direito assumisse uma realidade de transformação no aspecto social.

O próprio direito de participação é um direito fundamental que está relacionado a preservação de outros direitos fundamentais como o dos povos indígenas, os quais constituem-se como cláusulas pétreas conforme o Art. 231 e 232, e fundamentados nos princípios e regras constitucionais, conforme o Art. 5º dentre outros.

Portanto, mesmo que ainda não existisse a ratificação da Convenção N° 169 da OIT (adotada em Genebra, em 27 junho de 1989 e vigente internacionalmente em 5 de setembro de 1991) a atribuição de consultar os povos indígenas estaria prevista através da Constituição, pois qualquer alteração significativa aos seus modos de vida, poderia ser representada pelo direito de que todo cidadão brasileiro.

Para iniciar a discussão sobre a BR-319, cumpre esclarecer que ela foi inserida novamente nas pautas governamentais em 1996, no Programa Brasil em Ação, quando foi proposta a sua repavimentação. Tornou-se uma esperança a qual foi desconstituída após estudos logísticos comprovarem que a rodovia não teria justificativa econômica para ser aberta. Em comparações com outros projetos pelo país, a viabilidade era inapta e a falta de interesse da iniciativa privada em realizar parceria público-privada (PPP) foi descartada devido aos altos custos de manutenção da rodovia. Somente em 2001, o Programa Avança Brasil pavimentou 58 km da rodovia no trecho que interliga as cidades de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO).

Com a criação da Portaria Interministerial N° 273/2004, a recuperação de estradas ganhou cada vez mais notoriedade no cenário nacional. Essa portaria criou e estabeleceu as diretrizes para o Programa Nacional de Regularização Ambiental de Rodovias Federais considerando os mais de 56.000 km e os impactos ambientais que ocorreram durante o processo de implementação, os altos índices de acidentes e prejuízos socioeconômicos.

Em 2005, a 2ª Vara Federal decidiu que o processo de repavimentação da BR-319 não se tratava de apenas recuperação, mas de reconstrução de trechos da estrada e essa decisão condizia com o entendimento do Ministério do Meio Ambiente – MMA e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA (DNIT, 2005). Nessa época um dos principais atrativos para a cidade de Manaus foi a grande quantidade de empregos gerados pela Zona Franca de Manaus, onde a migração constatou o avanço de populações de diferentes regiões do país.

Becker (2005) compreende que o problema de todos os atores na Amazônia (pecuaristas, madeireiros, índios, pequenos produtores) querem, como primeira demanda, a presença do Estado por motivações diferentes. Como segunda demanda desejam o zoneamento. Tais demandas expressam, por um lado, a necessidade de definição clara das regras do jogo, ou seja, do fortalecimento institucional, e por outro, a pertinência da sub-regionalização, porque as regiões têm finalidades próprias e problemas específicos. O Estado pode dialogar melhor com essas necessidades específicas, encontrar as parcerias necessárias e direcionar melhor os recursos para melhor atendê-las.

No sul do Amazonas, estes processos foram acelerados pelo avanço da fronteira agrícola que avançou no Estado do Amazonas gerando impactos ambientais. Com o então, ministro do transporte Alfredo Nascimento, o Governo Federal incentivou a pavimentação da BR-319 e antecipou as obras que haviam sido definidas somente para 2007 no Plano Plurianual do Governo Federal (DNIT, 2005). Observa-se que neste ano, todas as tratativas entre DNIT e IBAMA foram realizadas para que houvesse o processo de licenciamento ambiental.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é um instrumento que avalia os impactos ambientais positivos e negativos, que podem ocorrer a partir da implementação de uma obra. É composto por um documento técnico e bem detalhado que é apresentado ao órgão que cuida das tratativas e avanço das fases de operações. O EIA tem a função de apresentar um panorama de como ficará a área após a instalação do empreendimento após essa projeção. Dessa forma, este instrumento pode indicar quais são as medidas mitigadoras que podem ser realizadas para

que os impactos causados pela operação destas obras sejam minimizadas, evitadas e compensadas.

Ao fim desta fase, tem-se como resultado o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA que corresponde a apresentação dos resultados do EIA em uma linguagem menos formal, técnica e de fácil acesso para que todas as partes interessadas possam ter acesso às informações do que foi estudado.

No caso do “trecho do meio” (recorte de delimitação para a elaboração do EIA/RIMA), o órgão responsável por esta avaliação e por conceder as licenças ambientais é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.

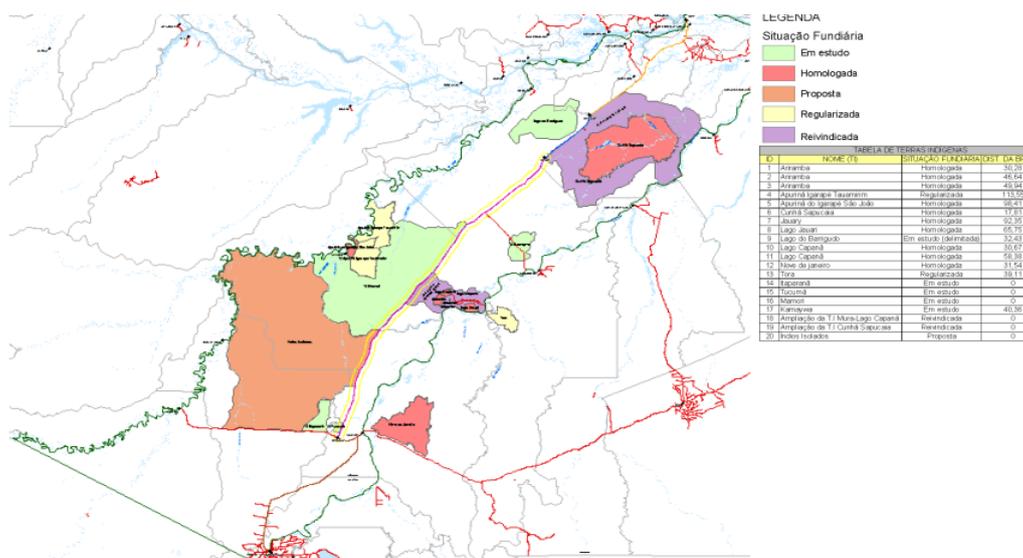
Em 2006, ocorreu o estabelecimento das Áreas de Limitação Administrativa Provisórias – ALAPs na região de entorno da BR-319 (BRASIL, 2006). Nesta época foram realizadas consultas públicas nas Unidades de Conservação das cidades de Tapauá, Canutama, Lábrea, Humaitá, Manaus e Beruri (DNIT, 2006).

Após elaboração do ofício N° 167/2007, de 13 de setembro de 2007, a FUNAI encaminhou o TR sobre os estudos de cinco Terras Indígenas, entre elas, Lago do Barrigudo, Cunha-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Aripurinã do Igarapé Taumiri situadas entre o “trecho do meio”. Somente em setembro de 2007 ocorreu a inclusão de TIs no Termo de Referência (TR), após 35 anos os povos indígenas apareceram efetivamente no primeiro estudo realizado referente a rodovia.

A metodologia utilizada para este TR visava atender as pesquisas e coletas de dados referentes aos impactos para os meios físicos, bióticos e de ordem sociocultural para os grupos de povos indígenas envolvidos (FUNAI, 2007). A principal característica destes estudos ocorre por meio da interdisciplinaridade.

As medidas mitigadoras propostas aos povos indígenas deveriam ser consideradas nos programas propostos pelo EIA-RIMA (2009), tendo como base a sustentabilidade dos grupos indígenas, a conservação e a fiscalização de suas terras (figura 02), o desenvolvimento de suas culturas tendo como fundamento a cultura tradicional de cada povo.

Figura 02: Situação Fundiária das Terras Indígenas na BR-319



Fonte: EIA-RIMA (2009)

Desde 2007, é apontado que haviam conflitos entre povos indígenas e não indígenas que estão inclusos nas UCs, que se territorialmente se limitam com as TIs. Há TIs nas áreas de influência direta e indireta que correspondem ao TR (FUNAI, 2007).

Todas as reuniões realizadas promoveram a autonomia dos povos indígenas e as questões de controle social. As metodologias apresentadas nas TIs ocorreram a partir da mediação que garantiu aos grupos a formulação dos problemas a partir de perguntas e técnicas de escuta sensível, as quais, os povos expressam-se sobre o conhecimento do empreendimento naquela área, das dúvidas quanto à sua implementação, as suas preocupações após a construção da obra, os seus receios quanto a fase de implementação, a fiscalização pós entrega e a compreensão das formas de organização de todos os povos que estão nas proximidades do empreendimento.

Cabe apresentar que a gestão do conhecimento apresentado por Faria (2018), afirma que:

A gestão do conhecimento utilizada para a discussão na assembleia consiste em reuniões ou oficinas participantes. Parte do conhecimento pré-existente dos sujeitos sociais envolvidos, valorizando as suas tradições culturais, que associadas ou não a outros conhecimentos e tecnologias sociais que podem produzir um outro conhecimento coletivo ou evidenciar um trabalho já existente, porém, posto em esquecimento, visando a construção de projetos e propostas para intervir em contextos, com autonomia. Não pode haver indução ou imposição de outros conhecimentos ocidentais ou não sobre conhecimentos próprios. O outro conhecimento vem a medida da necessidade, e não pode se sobrepor ou inferiorizar

aquele. Temos que deixar de lado o sentimento colonial de consumidores do saber e por meio da participação nas atividades e experiências próprias construir ou reconstruir seus conhecimentos evidenciando as suas epistemologias (FARIA, 2018, p.137).

Tem como objetivo respeitar e valorizar evidenciando as formas próprias de pensar, organizar, línguas, suas cosmologias e epistemologias, tratando-os como sujeitos e não objetos, para além de um pensamento abissal, parafraseando o Prof. Boaventura de Sousa Santos, de forma intercultural fundamentada na ecologia de saberes. Pensar e utilizar metodologias participantes e coletivas respeitando as suas cosmologias é fundamental para a promoção da autonomia quando a diferença é posta de forma positiva e não como um atraso ou com inferioridade (FARIA, 2018, p. 134)

No EIA-RIMA de 2009, se é afirmado que a autonomia dos povos indígenas sempre foi respeitada, em concomitância com o que é definido nas legislações nacionais e internacionais que garantem a efetividade dos direitos dos povos indígenas, portanto, toda proposta metodológica participante em consulta aos povos indígenas não se trata de um modelo a ser implantado.

A ideia de modelo corresponde a uma adaptação de um conjunto de práticas que permitem a problematização, sistemas fechados e de baixa aderência a participação. A implementação de um modelo participante e a sua implementação em diferentes TIs exprime ineficiência porque as realidades, culturas e saberes em cada lugar são diferentes.

Um dos aspectos mais importantes na construção do Componente Indígena – CI-EIA (2009) é de que a época da consulta pública estava ocorrendo a sobreposição de terras entre as UCs (Reserva Extrativista do Lago Capanã e RDS do Amapá) e as TIs que foi definida como um conflito criado gratuitamente pela visão exacerbada e conservacionista de alguns órgãos de governo (UFAM, 2009).

Outro ponto de destaque no CI-EIA, é que ocorre o conflito direto entre povos indígenas e fazendeiros nas proximidades do empreendimento, além da exploração de minérios no município de Humaitá, sendo utilizado como estratégia para a escoação, o Rio Madeira (via fluvial) e a BR-319 (por via terrestre) que compõem uma série de atividades ilícitas e não reguladas.

Importante destacar que na elaboração do primeiro EIA-RIMA, foram utilizados os procedimentos da consulta pública. A consulta pública é um procedimento que envolve assunto de interesse geral, e o prazo para terceiros conhecerem o processo deve ser manifestado por

escrito (DI PIETRO, 2010). No caso da consulta pública, prevalece o entendimento dos diversos diplomas infralegais de que se trata um procedimento de divulgação pública de propostas de administração pública para receber manifestação de interessados (DI PIETRO, 2010).

A Consulta Prévia, Livre e Informada só foi regulamentada a nível nacional, a partir do ano de 2014 no Brasil (MARÉS, 2020), não sendo, portanto, uma exigência necessária, apesar de ter sido ratificada e inserida no país desde 2004, sendo promulgada pelo Decreto-Lei N° 10.088 de 05 de novembro de 2019 (BRASIL, 2019).

Devido as transições de governos e a não previsibilidade da inclusão das obras nos pacotes de empreendimentos, o primeiro processo de licenciamento ambiental não avançou para as fases de licença de operação (LO). Até 2013, todas as ações referentes a pavimentação da BR-319 foram inibidas pela falta de interesse político do Governo Federal e Estadual a partir da retirada dos planos orçamentários.

Em 2014, as discussões sobre a rodovia BR-319 voltaram novamente as pautas de governo. A empresa ENGESPRO Engenharia Ltda, foi responsável pela complementação dos estudos ambientais e chegou a realizar estudos do meio biótico. Em novembro de 2014, teve o seu contrato suspenso por não cumprir a legislação ambiental federal e por solicitar licença ambiental ao Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM, sendo que a competência para legislar era do IBAMA.

Em 2015, a FUNAI começou a elaborar novos Termos de Referência (TR) para a produção de um segundo EIA-RIMA, dada a invalidação das perdas dos dados produzidos no primeiro EIA. Em 2017, o DNIT entregou o Plano de Trabalho relacionado ao CI-EIA a FUNAI. Este componente foi aprovado no mês de novembro do recorrente ano (OBSERVATÓRIO DA BR-319, 2022).

Em 2018, a ENGESPRO terceirizou o serviço para a elaboração do CI-EIA e contratou um consórcio denominado Etnias 319, que sugeriu a reunião com os povos indígenas para apresentação do plano de trabalho para maio de 2018, mas devido a problemas de ordem técnica e financeira, essa apresentação foi adiada e planejada para ocorrer em julho de 2018 (SENADO FEDERAL, 2018).

Um acordo realizado entre DNIT e FUNAI definiu que apenas três TIs da área de influência fossem estudadas, mas a partir da intervenção do Ministério Público Federal (MPF)

por meio do peticionamento de uma ação tendo como proponentes os indígenas, o número de TIs a serem analisadas voltou a corresponder a 5 TIs, de acordo, com a primeira versão do EIA.

O Consórcio Etnias-319 foi composto pelas empresas LAGHI Engenharia Ltda e Mac Engenharia Ltda sob orientação da FUNAI. Devido a paralisação e suspensão de obras devido aos embargos judiciais e aos problemas financeiros e técnicos da equipe do DNIT na área do empreendimento, a Licença de Instalação - LI foi renovada em outubro de 2019.

Durante o período pandêmico um dos principais problemas para a realização das audiências públicas em formato presencial foram as questões logísticas e questão da conectividade em lugares remotos, além das proibições e acessos as TIs por meio de portarias emitidas pela FUNAI.

Em grande parte, as aldeias indígenas não possuíam internet, devido as dificuldades relacionadas as questões de isolamento e conforme os decretos iam sendo expedidos, as medidas de proteção foram essenciais para que as audiências públicas fossem realizadas por meio remoto.

Em 12 de agosto de 2020 foi publicada pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA, a Resolução N° 494/2020 que permitiu a realização de consultas virtuais durante o período pandêmico. Um dos principais temores das lideranças locais (povos indígenas e originários) era de que as audiências públicas ocorressem em formato remoto, onde muitos deixariam de ser consultados por estarem longe das cidades de realização e por não possuírem acesso à internet.

Com a renovação da LI, deveria ser realizado o cumprimento integral dos programas ambientais previstos nos termos aditivos de ajustamento de conduta assinado entre o IBAMA e o DNIT bem como a utilização de 59 metodologias contidas pré-determinadas em cronogramas dos definidos nas etapas de Licença Prévia (LP).

Em julho de 2020, o IBAMA acolheu oficialmente para análise o segundo EIA/RIMA da BR-319 e o ECI entregues pelo DNIT para dar continuidade as fases de licenciamento. Os estudos são exigidos para a emissão da LI, necessária para a liberação das obras de pavimentação do Trecho do Meio da rodovia (OBSERVATÓRIO DA BR-319, 2022).

Em junho de 2021, a FUNAI enviou o ofício N° 714 ao IBAMA e ao DNIT, pedindo complementações, ajustes e revisões no ECI da BR-319. Segundo o documento, mesmo

havendo complementação de todos os pontos solicitados no TR emitido pela FUNAI, o estudo foi declarado inapto para ser apresentado às comunidades Apurinã, Parintintin e Mura.

A nova versão do ECI não abordou nenhuma informação a respeito da construção da metodologia, apenas sobre a possibilidade de apresentação das datas e os horários em que aconteceriam os debates a respeito dos estudos que foram produzidos previamente. Não há nenhuma informação de como a nova equipe do CI-EIA adentrou as comunidades e se realmente ocorreu a participação dos povos indígenas e o levantamento de dados nas TIs inclusas no TR.

Na apresentação dos volumes do EIA-RIMA (2020), não constam os CI-EIAs sendo informado nas subseções dos documentos que estes dados seriam publicados posteriormente, o que causa um descumprimento ao Art. 7 da Convenção N° 169. O caput do artigo afirma que os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural (ILO, 1989).

Desde 2017, o consórcio Etnias 319 tentou realizar os ECIs mas não priorizou esta etapa para o andamento do processo de licenciamento ambiental e para a apresentação aos agentes estatais e aos povos indígenas. Devido a todos estes fatos, a Organização do Povo Indígena Parintintin do Amazonas – APIPAM esclareceu em carta enviada ao DNIT, que o governo estaria apressando as tratativas para que os povos indígenas aceitassem o ECI realizado.

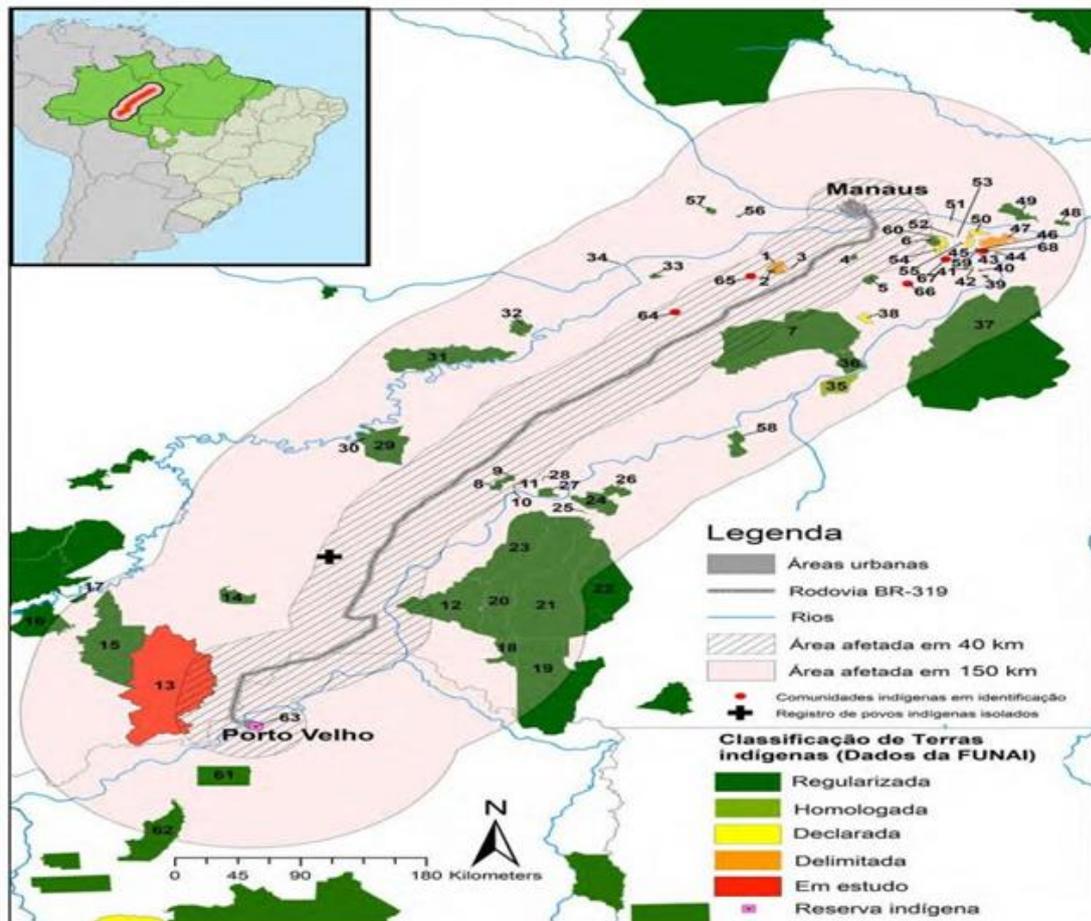
Até setembro de 2022, não foi apresentado qual foi a metodologia na construção do novo ECI e nem a aprovação por parte dos povos indígenas que serão atingidos pelo empreendimento. É completamente catastrófico e desproporcional comparar a produção do ECI (2007) ao ECI (2020), pois entre 2007-

2009, na elaboração do primeira EIA-RIMA, observou-se que a composição da equipe que era interdisciplinar, abarcando inúmeras características previstas nos planos de trabalho os quais trouxeram informações relevantes quanto aos agentes sociais a serem atingidos por esta obra.

No entorno da BR-319 há cerca de 63 Terras Indígenas, das quais são classificadas 54 como regularizadas (FERRANTE & FEARNSSIDE, 2020). Para uma terra ser considerada regularizada ela deve passar pelo processo (em estudo > delimitado > oficialmente declarado >

homologado). Nesta região há terras que se encontram delimitadas, homologadas, oficialmente declaradas, sob estudo e outra sob identificação, conforme figura 03.

Figura 03: Situação atual das Terras Indígenas que serão impactadas com a repavimentação da BR-319



Fonte: Ferrante & Fearnside (2020)

Os resultados encontrados correspondem a uma estimativa de 18.000 indígenas nesta área. Na área de influência indireta existem 13 terras indígenas regularizadas. Nos autos processuais que se encontram disponíveis pela denúncia do MPF/AM, o governo federal, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsável pela construção da rodovia afirmou que “consultará apenas cinco comunidades das Terras Indígenas nos 40 km da estrada” (MPAM, 2019).

De acordo com a Ordem Interministerial n° 419, de 26 de outubro de 2011, à distância de um projeto de rodovia na Amazônia na qual existe o componente indígena de um EIA se aplica e é especificada em 40 km. Segundo a OIT (1989) todos os povos indígenas devem ser consultados e não há previsão na legislação brasileira sobre qualquer característica relacionada a extensão. Sendo assim, todas as 63 comunidades deveriam ser consultadas para o desenvolvimento do EIA.

O EIA-RIMA (2020) foi entregue sem os estudos realizados nas TIs e sem a aprovação por parte das lideranças. Não se sabe até o presente momento, quais são as medidas mitigadoras e os programas ambientais destinados a estes sujeitos sociais, não sendo apresentados nas audiências públicas que duraram cerca de 4 dias (entre 27/09/2021 a 01/10/2021) após a derrubada de liminar por parte da 1° instância do TRF-1.

Comprova-se então que apesar de ter sido elaborado, o segundo EIA-RIMA proporciona uma violação dos direitos dos povos indígenas no processo de licenciamento ambiental da BR-319, ocorrendo o descumprimento da Convenção N° 169 e dos Art. 231 e 232 da Constituição Federal Brasileira.

CONCLUSÃO

A discussão sobre a BR-319 sempre foi alvo de promessas políticas em diferentes esferas no cenário regional e nacional. Inúmeras vezes foi inserida nos planos plurianuais do Governo Federal e retirada por uma questão de viabilidade econômica. As proposições das medidas de mitigação existentes caso esse projeto saísse do papel não passariam apenas de discursos vazios, uma vez que o Brasil volta alinhar-se novamente ao comprometimento de uma agenda ambiental internacional.

Com a elaboração do 2º EIA-RIMA (2020) é possível apontar que a equipe técnica utilizou os mesmos dados secundários do EIA-RIMA (2009). Apesar de estarem alinhados quanto a delimitação de Terras Indígenas, de acordo com o termo de referência, a temporalidade e diferença entre a elaboração destes estudos, é de 13 anos, o que invalida os dados coletados em 2007, pois nos ECI do 1º EIA/RIMA, utilizou-se os parâmetros da consulta pública, e o que deveria ser utilizado no EIA-RIMA de 2020, era a CLPI já inserida nos dispositivos constitucionais brasileiros.

Portanto devido ao aparelhamento entre as instituições públicas, ao enfraquecimento de órgãos ambientais que estavam alinhados aos interesses do Governo Federal na época da elaboração do segundo EIA-RIMA, o interesse em abrir a estrada a todo custo baseou-se na ilegalidade e no descumprimento das leis ambientais brasileiras.

O EIA-RIMA de 2020 apresenta uma série de problemáticas de ordem ambiental e a utilização de dados secundários sem visita técnica a campo e sem consulta aos povos indígenas, invalida e compromete o novo CI-EIA, o que desencadeou o pedido de suspensão do licenciamento ambiental por parte do MPF após ingresso de uma Ação Civil Pública que tramita em 2º instância no TRF-1.

O consórcio privado Etnias 319 inicialmente tentou diminuir de cinco para três a consulta de povos indígenas, sendo esta proposta recusada pela FUNAI. Apesar de terem autorização para iniciarem os estudos desde 2017, a equipe optou por utilizar dados extraídos de relatórios vitrines do ICMBio produzidos para a modalidade de Parque Nacionais – PARNAS para explicar sobre os aspectos referentes aos meios físicos, além de utilizar dados demográficos e sociais para explicar os problemas encontrados por todas as terras indígenas não cumprindo a Consulta Prévia, Livre e Informada prevista e ratificada nas leis brasileiras desconsiderando assim os povos indígenas do processo de licenciamento ambiental da BR-319.

REFERÊNCIAS

ANDRADE. M.B.T, FERRANTE. L, FEARNSTIDE P. M Brazil's Highway BR-319 demonstrates a crucial lack of environmental governance in Amazonia. **Environmental Conservation**. 48: 161–164. 2021.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Portaria Interministerial N° 419**, de 26 de Outubro de 2011. Diário Oficial da União, 28 de outubro de 2011. N° 208, Seção I, p.81. Brasília, 2011.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Portaria Interministerial N° 60**, de 24 de março de 2015. Diário Oficial da União, 25 de março de 2015. N° 57, Seção 1, p.71. Brasília, 2015.

BECKER, B.K. Síntese do processo de ocupação da Amazônia – Lições do passado e desafios do presente. pp. 5-28. In: V. Fleischesser (ed.). **Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia**, Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. 436 pp.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 19, n.53, p. 71-86, 2005.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**, 14. ed., São Paulo: Atlas, 2002.

DOS SANTOS JUNIOR. M. A. YANAI A. M. SOUSA JUNIOR F. O, DE FREITAS I.S, PINHEIRO H. P, de Oliveira A.C.R. BR-319 como Propulsora de desmatamento: Simulando o Impacto da Rodovia Manaus-Porto Velho. **Instituto de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM)**, Manaus, AM, Brazil. 56 pp. 2018

FARIA, I. Metodologias participantes e conhecimento indígena na Amazônia: Propostas interculturais para a autonomia. In: SANTOS, Boaventura de Sousa et al. (org.). **Epistemologias del Sur – Epistemologias do Sul**. 2018

FERRANTE. L. FEARNSTIDE P. M. Brazil's new president and 'ruralists' threaten Amazonia's environment, traditional peoples and the global climate. **Environmental Conservation** 46: 261–263. 2019

FERRANTE, L; FEARNSIDE, P.M. **Brazil threatens Indigenous lands**. Science, v. 368, p. 481.2-482, 2020

FEARNSIDE, P. M. **O perigo da lei da grilagem**. Amazônia Real. 22 de Maio de 2020. Manaus, AM. 2020

ILO. **International Labour Organization. Indigenous and Tribal Peoples Convention**. N° 169. ILO. Geneva, Switzerland, 1989.

LORENZETTI, R. L. **Fundamentos do Direito Privado**. Trad. Vera Maria Jacob de Fradera. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998, p. 152.

MARÉS, C. F. A força vinculante do protocolo de consulta. In: MARÉS, C. F; DA SILVA, L. A. L; OLIVEIRA, R. M de; MOTOKI, C.; GLASS, V. (org.). **Protocolos de consulta prévia e o direito à livre determinação**. – São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; CEPEDIS, 2019

OBSERVATÓRIO DA BR-319. Linha do tempo contendo informações sobre o empreendimento. <https://observatoriobr319.org.br/linha-do-tempo/> Acesso em 10 de mar. 2024

MPAM. Ministério Público do Estado do Amazonas. **Ata da 12° Reunião do Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da BR-319**. MPAM. Manaus, Amazonas, Brasil. 2019