



PROGRAMA DE  
PÓS-GRADUAÇÃO  
**GEOGRAFIA**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS - ICH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA - GEA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGGEA/UNB



**(DES)CUMPRIMENTOS DE PROTEÇÃO TERRITORIAL NA AMAZÔNIA:  
Uma análise dos impactos em Terras Indígenas a partir do licenciamento  
ambiental da Rodovia BR-319 (MANAUS – PORTO VELHO)**

**Guilherme Oliveira Freitas de Assis Vieira Faial**

**Dissertação de Mestrado**

Brasília - DF  
Agosto de 2025



PROGRAMA DE  
PÓS-GRADUAÇÃO  
**GEOGRAFIA**

GUILHERME OLIVEIRA FREITAS DE ASSIS VIEIRA FAIAL

**(DES)CUMPRIMENTOS DE PROTEÇÃO TERRITORIAL NA AMAZÔNIA:  
Uma análise dos impactos em Terras Indígenas a partir do licenciamento  
ambiental da Rodovia BR-319 (MANAUS – PORTO VELHO)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de Brasília (UnB), como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia

Área de Concentração: Produção do Espaço Urbano, Rural e Regional

**Orientador:** Prof. Dr. Rafael Rodrigues da Franca  
**Coorientador:** Prof. Dr. Vitor João Ramos Alves

Brasília - DF  
Agosto de 2025

Dedico este trabalho a todas as pessoas que passaram pela minha vida e contribuíram para que eu nunca pudesse desistir dos meus sonhos e ideais desde a infância, que sempre me fortaleceram nos momentos em que pensei desistir, sobretudo aos meus bisavós Eurico de Souza Faial (*in memoriam*) e Iracilda Vieira Faial (*in memoriam*) que permitiram-me viver dias felizes nos meus primeiros passos (+1997 e +2002).

Aos meus avós Carolina da Silva Oliveira (*in memoriam*) e José Jerônimo de Oliveira (*in memoriam*) que estiveram presentes na minha infância, adolescência e quase vida adulta sempre me incentivando aos estudos porque queriam me ver ser um ‘doutor letrado’ (+2022 e +2021).

E aos meus pais Cleutse Assunção Luz Freitas (*in memoriam*) que partiu de forma precoce antes de ver a realização deste e outros sonhos (+2021) e contribuiu muito para que eu pudesse ser ‘alguém na minha vida’.

E a que vive e está presente todos os dias da minha vida, a Sra. Eliete Oliveira Freitas por sempre acreditar nos meus sonhos possíveis e quase impossíveis, e que mesmo sem compreender com precisão o porquê de eu fazer tantas coisas e escolhas, sempre acreditou nelas mesmo que lhes parecessem contrárias.

**Com o tempo, amadurecimento e a dinâmica da vida, aprendi que não é necessário estar para ser.**

Por Guilherme Oliveira Freitas de Assis Vieira Faial, memórias escritas em dias cinzentos e reflexões diárias.

Bogotá, 31 de agosto de 2025, *Aeropuerto El Dorado* às 13h31 acompanhado de um bom café.

## AGRADECIMENTOS

Foram cerca de quase 3285 dias entre a graduação e o mestrado em Geografia, desde o processo seletivo, a mudança de Manaus a Brasília, as inúmeras fases, as disciplinas cursadas, as viagens aos congressos e a convivência diária entre Brasília, São Paulo, Manaus e atualmente São Gabriel da Cachoeira (AM), conheci inúmeras pessoas que contribuíram de forma direta e indireta para o desenvolvimento deste trabalho, desde torcidas positivas para o desenvolvimento dele quanto sugestões, citarei-as para que se materializem para sempre na lógica do espaço e tempo.

Inicialmente, agradeço a Deus. Há um Deus que nunca vi, mas o sinto presente direcionando-me a uma direção que eu não sei qual é, mas que tem um propósito para mim e que está presente em todos os dias, horas, segundos e minutos na minha vida e que me guia por meio da intuição que me faz sempre seguir em frente.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Rafael Rodrigues da Franca, que ao termos o nosso primeiro encontro na Universidade de Brasília – UnB, me recepcionou de forma humana e respeitosa e sempre me deu conselhos que se somaram a minha formação profissional e pessoal. Muito além de uma relação profissional, o considero como um amigo para todos os bons e maus momentos pois sempre esteve presente no desenvolvimento do meu trabalho em todas as fases, acompanhando e direcionando-me ao término.

Agradeço a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia – POSGEA-UnB, os quais ministraram disciplinas obrigatórias e optativas e contribuíram para a minha formação enquanto geógrafo, em especial, ao Prof. Dr. Renato Fontes Guimarães que sempre esteve tão presente na disciplina que delineou o projeto a esta dissertação e a Prof<sup>a</sup>. Dra. Marília Steinberger que inicialmente participou deste trabalho de forma ativa, crítica e que materializou-se em minha memória acerca das discussões sobre as desigualdades socioespaciais no Brasil e ao meu Co-orientador Prof. Dr. Vitor João Ramos Alves por todas as contribuições no meu trabalho.

Agradeço ao Sr. Jorge Luiz da Secretaria do POSGEA que sempre esteve presente nas informações necessárias para o andamento das disciplinas, desenvolvimento da dissertação e da coexistência/permanência de alunos no referido Programa de Pós-Graduação.

Aos meus amigos, amigas e colegas querid@s que fiz na UnB e em Brasília, por sempre estarem presentes e nunca me deixarem só em nenhum momento que estive aí, apoiando-me e conversando sobre a dinâmica de funcionamento das coisas, entre eles, destacam-se Matheus Valadares, Priscila Oliveira, João Lucas Buzatto (amigo de longas datas desde a UFMT), Cristian Ribeiro, Beatriz Sarmento, João Victor Vasconcellos, Carol Tessmann, Ítalo Guajajara, Sinara Sá, Maria Solange Melo, Juanice Pereira, Nina Puglia, Leandro Mello e Andrea Ramirez.

Aos amigos e amigas do grupo “*Geographié*”, que estamos juntos desde 2014 (CBG – Vitória) e sempre trocamos conversas, amizades e muitas contribuições geográficas diariamente (Vanessa de Paula, Jairo, Hélio, Renato, Rafael, Fernanda, Matheus, Raquel Brito, Vitor Passos, Patrícia Gouveia, Fernanda Marinho, Marlucio, Loren, Alisson e Henrique).

As minhas professoras de graduação que estão presentes na minha vida na contemporaneidade e me apoiaram desde sempre, em especial, Prof<sup>ª</sup>. Dra. Jesuete Brandão que é uma amiga para todas as horas e todos os momentos, devo-lhe muito e jamais esquecerei-a. A Prof<sup>ª</sup> Maria Angélica Bizari Cavichioli por estar sempre presente nos últimos momentos da graduação em Geografia e contribuir com conselhos e palavras de incentivo, a Prof<sup>ª</sup>. Dra. Adorea Rebello pela humanidade em exercer a docência e contribuir para sempre nas nossas práxis enquanto professor e a não menos, a Prof<sup>ª</sup>. Dra. Ivani Ferreira de Faria que em momentos pretéritos colaborou na minha formação profissional influenciando-me a descolonização de meus pensamentos no processo de entendimento da dinâmica e do modo de vida de povos indígenas na Amazônia.

E por fim, aos meus amigos (as) verdadeiros, leais e que estão/estiveram em todos os momentos da minha vida, que não me deixam desistir quando eu penso nessa hipótese, que me incentivam ou incentivaram em algum momento da vida, que me fazem sorrir em momentos felizes e que limpam as minhas lágrimas nos piores momentos, mas por fim, que sempre injetam combustão de cumplicidade, carinho, força, incentivo, conselhos entre tantos outros adjetivos que me fazem co-existir, entre eles destacam-se: Vlamir Bozzatto (SP), Luma Pimentel e Clara Pimentel (AM), Vanessa Schreiner (MT), Matheus Ruiz (SP), Larissa Cruz (AM), Alfa Sautchuk (AM), Siomara Xavier (AM), Dora Ismael (AM), André Monteiro (AM), Jussara Teles (AM), Deborah Tatiane (AM), Nyellen Vollkommen (AM/SC), Victor Ferraz (AM), Natália Wawrick (AM), Raquel Brito (AM), Amanda Machado (RJ), Georgia Negreiros (AM), Mailson Pinheiro (TJAM), Marco

Henrique (TJAM), Naiandra Albuquerque (TJAM), Raphael Trindade (AM), Eduardo Gomes (AM/SP), Suely Ambrósio (AM), Leticia Sophie (AM), Rildson Tinoco (AM) e a todos aqueles que **direta ou indiretamente** estiveram na minha vida e estão cruzando seus caminhos diários ao longo das relações espaço e tempo.

**Agradeço a Universidade de Brasília (UnB) pelos 12 meses de bolsa concedida para o financiamento da pesquisa.**

## RESUMO

O presente trabalho busca identificar se durante as etapas de licenciamento ambiental da repavimentação do trecho do meio da BR-319 está sendo considerada a participação dos povos indígenas por meio da instrumentalização da Consulta Prévia, Livre e Informada (CLPI) a partir da construção e elaboração dos EIAs/RIMAs de 2009 e 2020. Os objetivos deste trabalho estão relacionados a: 1) Caracterizar o processo histórico de construção e (re)pavimentação da Rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho) no período de 1960-2022; 2) Denunciar os conflitos socioambientais e a(s) violação (es) dos direitos dos povos indígenas a partir da instalação de empreendimentos nas áreas de influência direta e indireta da Rodovia BR-319; 3) Analisar se os preceitos constitucionais garantem o direito dos povos originários a partir da ratificação da Convenção Nº 169 e dos dispositivos encontrados na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. A natureza desta pesquisa classifica-se como pesquisa bibliográfica, documental e quali-quantitativa. Quanto aos métodos serão interpretados a partir do método dialético e do estudo de caso. A BR-319 foi idealizada no início dos anos 60 e construída a partir da década de 70 com o objetivo de integrar a Região Amazônica e promover a escoação de produtos advindos da Zona Franca de Manaus (ZFM). Em todos os momentos históricos de funcionamento desta estrada, é observado que a viabilidade econômica sempre foi um fator determinante para o seu funcionamento. Em 1988, a rodovia começou a deteriorar-se, sendo evidenciado dois fatores, o primeiro pelo elevado grau pluviométrico da região e o segundo pela falta de manutenção de obras realizadas pelo Estado Brasileiro. Anos após, a rodovia passou a ser incluída nos Programas de governo como o Brasil em Ação (1996-2003) e o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC (2007-2010) e somente em 2007 iniciou-se os Estudos de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) que consistiu em um marco decisório para identificação dos impactos socioambientais e de medidas mitigadoras para os povos indígenas inseridos nesta na região, pois, o licenciamento ambiental refere-se ao trecho do meio (localidade onde há uma grande quantidade de Terras Indígenas e Unidades de Conservação). Este documento é o mais importante já elaborado para a compreensão das problemáticas encontradas ao longo da BR-319, pois são identificados os impactos positivos e os negativos caso a rodovia fosse novamente repavimentada. Os impactos são inúmeros entre eles destacam-se o aumento do desmatamento na área conhecida por pesquisadores como “arco do desmatamento”, a invasão em Reservas Extrativistas, a sobreposição e os conflitos em Terras Indígenas. Entre muitas reviravoltas judiciais e embargos, a Consulta Prévia, Livre e Informada (importante marco decisório ratificado pelo Brasil em 2004) não vem sendo utilizada nos novos estudos elaborados pelo 2º EIA/RIMA (2020), tão quanto a aprovação do EIA/RIMA por parte dos povos indígenas e pelo não cumprimento das cláusulas dos termos de referências emitidos pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI). Atualmente, no ano de 2025, a rodovia está inclusa em entraves judiciais e é apontado que mesmo após 55 anos após a sua abertura, os povos indígenas e as comunidades tradicionais que estão em suas áreas de influência direta e indireta não estão sendo incluídos nos processos consultivos, conforme é determinado pelo licenciamento ambiental brasileiro e pela legislação dos povos indígenas inseridas na Constituição Federal e nas Convenções Internacionais adotadas pelo Estado Brasileiro.

**Palavras-chaves:** BR-319. EIA-RIMA. Geopolítica. Políticas Públicas. Território.

## ABSTRACT

This work seeks to identify whether, during the environmental licensing stages of the repaving of the middle section of BR-319, the participation of indigenous peoples is being considered through the implementation of the Free, Prior and Informed Consultation (FPIC) based on the construction and preparation of the EIAs/RIMAs of 2009 and 2020. The objectives of this work are related to: 1) Characterizing the historical process of construction and (re)paving of Highway BR-319 (Manaus - Porto Velho) in the period 1960-2022; 2) Denouncing socio-environmental conflicts and violation(s) of the rights of indigenous peoples resulting from the installation of projects in the areas of direct and indirect influence of Highway BR-319; 3) To analyze whether constitutional precepts guarantee the rights of indigenous peoples following the ratification of Convention No. 169 and the provisions of the 1988 Constitution of the Federative Republic of Brazil. This research is classified as bibliographical, documentary, and qualitative-quantitative research. The methods will be interpreted based on the dialectical method and case study. BR-319 was conceived in the early 1960s and built from the 1970s onwards with the aim of integrating the Amazon region and promoting the flow of products from the Manaus Free Trade Zone (ZFM). Throughout the history of this highway's operation, economic viability has always been a determining factor. In 1988, the highway began to deteriorate, evidenced by two factors: the first, the region's high rainfall, and the second, the lack of maintenance of projects carried out by the Brazilian government. Years later, the highway was included in government programs such as Brazil in Action (1996-2003) and the Growth Acceleration Program (PAC) (2007-2010). Only in 2007 did the Environmental Impact Assessments (EIA/RIMA) begin. These studies constituted a decision-making framework for identifying socio-environmental impacts and mitigating measures for the indigenous peoples living in this region. The environmental licensing process refers to the middle section (a location where there are a large number of Indigenous Lands and Conservation Units). This document is the most important ever prepared for understanding the problems encountered along BR-319, as it identifies both the positive and negative impacts if the highway were to be repaved. The impacts are numerous, including increased deforestation in the area known by researchers as the "arc of deforestation," encroachment on Extractive Reserves, and overlapping and conflicts on Indigenous Lands. Among many legal twists and turns and embargoes, the Free, Prior, and Informed Consultation (an important decision-making framework ratified by Brazil in 2004) has not been used in the new studies prepared by the 2nd EIA/RIMA (2020), as well as the approval of the EIA/RIMA by Indigenous peoples and the failure to comply with the clauses of the terms of reference issued by the National Indian Foundation (FUNAI). Currently, in the year 2025, the highway is included in legal obstacles and it is pointed out that even after 55 years after its opening, indigenous peoples and traditional communities that are in its areas of direct and indirect influence are not being included in the consultative processes, as determined by Brazilian environmental licensing and by the legislation of indigenous peoples included in the Federal Constitution and in the International Conventions adopted by the Brazilian State.

**Keywords:** BR-319. EIA-RIMA. Geopolitics. Public Policies. Territory.



## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 01:</b> Metodologia para a Revisão de Literatura.....	33
<b>Figura 02:</b> Área de extensão territorial da Rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho)..	49
<b>Figura 03:</b> Anúncio da SUDAM relacionado a política de colonização na Amazônia na década de 1960.....	55
<b>Figura 04:</b> Anúncio das atividades rodoviárias na década de 1970.....	59
<b>Figura 05:</b> Extensão da Rodovia BR-230.....	60
<b>Figura 06:</b> Extensão da Rodovia BR-174.....	61
<b>Figura 07:</b> Extensão da BR-210 (Perimetral Norte) .....	62
<b>Figura 08:</b> Estradas planejadas para a Amazônia durante a implementação do Plano de Integração Nacional (PIN).....	64
<b>Figura 09:</b> Instalação e alojamento de trabalhadores da Andrade Gutierrez na BR-319.....	67
<b>Figura 10:</b> Solenidade de inauguração da BR-319 em março de 1976.....	69
<b>Figura 11:</b> Dados referentes ao desmatamento entre os meses de janeiro a dezembro de 2021 com base na série histórica do PRODES/INPE.....	80
<b>Figura 12:</b> Municípios que serão impactados pela abertura da BR-319.....	97
<b>Figura 13:</b> Delimitação dos estudos de viabilidade ambiental pelo DNIT.....	98
<b>Figura 14:</b> Área do Estudo de Impacto Ambiental da BR-319.....	101
<b>Figura 15:</b> Área de Extensão Territorial da BR-319 que está sob os estudos de Licenciamento Ambiental.....	103
<b>Figura 16:</b> Comparação da estrada antes da intervenção de obras.....	107
<b>Figura 17:</b> Retomada das obras da BR-319 no ano de 2017.....	109
<b>Figura 18:</b> Focos de calor ao longo da BR-319 nos anos de 2017/2018.....	111
<b>Figura 19:</b> Focos de Queimada no Sul do Estado do Amazonas nas áreas de proximidade da BR-319.....	118
<b>Figura 20:</b> Trafegabilidade da Rodovia BR-319 em épocas chuvosas.....	119
<b>Figura 21:</b> Terras Indígenas e Reservas Extrativistas nas proximidades da BR-319....	120
<b>Figura 22:</b> Áreas de extração ilegal madeireira na BR-319.....	121
<b>Figura 23:</b> Rodovia BR-319 sem pavimentação.....	122
<b>Figura 24:</b> Desmatamento da BR-319 em 2018.....	123

<b>Figura 25:</b> Ramais da AM-366 que se interligariam a BR-319.....	124
<b>Figura 26:</b> Áreas sendo preparadas para a pastagem no Sul do Amazonas (AM).....	125
<b>Figura 27:</b> Comparativo do avanço das estradas na Amazônia Legal.....	126
<b>Figura 28:</b> Desmatamento na Amazônia no período de 2008-2022.....	127
<b>Figura 29:</b> Registro de queimadas entre Porto Velho (RO) e o sul do Amazonas (AM), feito em sobrevoo pelo Greenpeace ao longo do mês de julho de 2022.....	128
<b>Figura 30:</b> Mapa do Mosaico da Unidade de Conservação (UCs) no Estado do Amazonas.....	130
<b>Figura 31:</b> Situação Fundiária das Terras Indígenas em 2008 .....	136
<b>Figura 32:</b> Trabalhos de campo realizados nas Terras Indígenas (TIs) durante a elaboração do Componente Indígena (CI-EIA) de 2009.....	140
<b>Figura 33:</b> Terras Indígenas apontadas pelo EIA-RIMA (2009) .....	145
<b>Figura 34:</b> Elaboração dos Estudos de Componentes Indígenas nas Terras Indígenas dos povos Parintin, Apurinã e Mura.....	151
<b>Figura 35:</b> Dinâmica de desmatamento na área de influência da BR-319.....	172
<b>Figura 36:</b> Evolução do Desmatamento em áreas de Terras Indígenas e Unidades de Conservação.....	174
<b>Figura 37:</b> Ponte feita de duas castanheiras no ramal ilegal na Reserva Extrativista Lago do Capanã Grande.....	175
<b>Figura 38:</b> Terras e comunidades indígenas impactadas pela BR-319.....	176

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 01:</b> Procedimentos metodológicos.....	30
<b>Quadro 02:</b> Quantidade de informações e trabalhos das temáticas pesquisadas.....	33
<b>Quadro 03:</b> Quantitativo de trabalhos científicos temáticos na localidade geográfica do Estudo de Caso sobre a BR-319 nos Estados do Amazonas (AM) e Rondônia (RO).....	34
<b>Quadro 04:</b> Instrumento para a extração de dados.....	35
<b>Quadro 05:</b> Informações contendo os povos indígenas que serão atingidos pela repavimentação da BR-319.....	177

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AAE – Avaliação Ambiental Estratégica

ACDT - Ato das Disposições Constitucionais Transitórias

ADIN – Ação Indireta de Inconstitucionalidade

AGU – Advocacia Geral da União

AIA - Avaliação de Impacto Ambiental

AIS – Atos Institucionais

ALAP - Área sob Limitação Administrativa Provisória

AP – Audiências Públicas

APIPAM - Organização do Povo Indígena Parintintin do Amazonas

APP – Áreas de Preservação Permanente

APV – Audiências Públicas Virtuais

BACEN – Banco Central

BASA - Banco da Amazônia

BCA - Banco de Crédito da Amazônia

CEPAL - Comissão Econômica da América Latina

CF – Constituição Federal

CFB - Constituição Federal Brasileira

CIDH – Comissão Interamericana de Direitos Humanos

CI-EIA - Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental

CIJ – Corte Internacional de Justiça

CIMI - Conselho Indigenista Missionário

CLPI - Consulta Prévia, Livre e Informada

CNBB - Conferência Nacional de Bispos do Brasil

CNV – Comissão Nacional da Verdade

COIAB - Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira

COIAM - Confederação das Organizações Indígenas do Amazonas

CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente

DEFU – Departamento Fundiário

DETER – Detecção do Desmatamento em Tempo Real

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes

DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral

DOC - Departamento de Obras e Construções

EC – Emenda Constitucional

EIA - Estudo de Impactos Ambientais

EP - Estrada Parque

ESG – Escola Superior de Guerra

EUCATUR - Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda

FCP – Fundação Cultural Palmares

FEPI - Federação Estadual dos Povos Indígenas

FPDAO - Fórum Permanente de Defesa da Amazônia Ocidental

FRN – Fundo Rodoviário Nacional

FUNAI -Fundação Nacional do Índio

FVA – Fundação Vitória Amazônica

HANDS - Health and Development Service

IBAD – Instituto Brasileiro de Ações Democráticas

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IDESAM - Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia

INPA – Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia

INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

IPES – Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais

ISA - Instituto Socioambiental

LAU – Licença Ambiental Única

LI – Licença de Instalação

LO - Licença de Operação

MP – Ministério Público

MPAM – Ministério Público do Estado do Amazonas

MPF – Ministério Público Federal

MST- Movimento Sem Terra

ODS - Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

OIT - Organização Internacional do Trabalho

OPITTAMP - Organização dos Povos Indígenas, Tora, Tenharim, Apurinã, Mura e Pirahã

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAEG - Programa de Ação Econômica do Governo

PAS - Plano Amazônia Sustentável

PCAM – Polícia Civil do Estado do Amazonas

PIATAM - Instituto de Inteligência Socioambiental Estratégica da Amazônia

PIB – Produto Interno Bruto

PIM – Polo Industrial de Manaus

PIN – Programa de Integração Nacional

PPCDAM - Prevenção e o Controle do Desmatamento da Amazônia Legal

PPP - Parceria Público-Privada

PRDA - Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia

PRODES - Projeto de Monitoramento do Desmatamento da Amazônia Legal por Satélite

PROFAS – Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis

PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras

PVEA - Plano de Valorização Econômica na Amazônia

PVN - Plano de Viação Nacional

RDS – Reserva de Desenvolvimento Sustentável

RESEX – Reserva Extrativista

RIMA - Relatório de Impacto Ambiental

SDS - Secretaria de Desenvolvimento Sustentável

SEDUC – Secretaria de Educação

SEMA – Secretaria Especial de Meio Ambiente

SIPAM - Sistema de Proteção da Amazônia

SISNAMA - Sistema Nacional do Meio Ambiente

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

SPI - Serviço de Proteção aos Índios

STF - Supremo Tribunal Federal

SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

TAC - Termo de Acordo e Compromisso

TE – Termo de Embargo

TI - Terras Indígenas

TR - Termo de Referência

TRF-1 – Tribunal Regional Federal da 1ª Região

UCs – Unidades de Conservação

UFAM – Universidade Federal do Amazonas

UNINORTE – Centro Universitário do Norte

WWS - Wildlife Conservation Society

ZEE - Zoneamento Econômico Ecológico

ZFM - Zona Franca de Manaus

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>18</b>
1.1 PROBLEMATIZAÇÃO.....	18
1.2 OBJETIVOS .....	24
1.2.1 Objetivo Geral.....	24
1.2.2 Objetivos Específicos.....	24
1.3 JUSTIFICATIVA.....	25
1.4 ORGANIZAÇÃO DO TEXTO.....	28
<b>2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>30</b>
2.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	31
2.2 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA.....	32
2.3 PESQUISA DOCUMENTAL.....	33
2.4 PESQUISA QUALI-QUANTITATIVA.....	37
<b>3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>39</b>
3.1 Conceitos de Região e Território.....	39
<b>4. ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS.....</b>	<b>48</b>
4.1 Unidade de Análise – BR-319 (Manaus – Porto Velho) .....	48
4.2 Estado, Amazônia e Meio Ambiente – Pós 1964 e o discurso geopolítico ambiental e de integração territorial a contemporaneidade (2022) .....	50
4.3 - BR-319: Dos desafios de integração nacional aos ideais de desenvolvimento (1964-2022) .....	66
4.4 A Política Nacional de Meio Ambiente do Brasil e a influência nas fases de implementação das medidas apresentadas no EIA-RIMA de 2009 da BR-319.....	83
4.5 O Licenciamento Ambiental e a Repavimentação da BR 319: O processo de construção do EIA-RIMA (2009) .....	96
4.6 Medidas Mitigadoras e os impactos previstos pelo EIA-RIMA (2009) .....	116
4.7 Povos indígenas a luz da (in)visibilidade no processo de tomada de decisões do licenciamento ambiental da BR-319. ....	133
4.8 O direito dos povos indígenas no Brasil: da Legislação Colonial aos Tratados e Convenções Internacionais – breves conceitos sobre Consulta Prévia, Livre e Informada.....	154



4.9 O Direito ao Território frente ao (des)cumprimento de proteção territorial no processo de licenciamento ambiental da BR-319.....	168
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>182</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>188</b>

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 PROBLEMATIZAÇÃO

O Programa de Integração Nacional – PIN foi criado a partir do Decreto Lei N° 1.106 de 1970, a época estimado, no valor de Cr\$ 2.000 milhões de cruzados entre o período de 1971/1974 (Velloso, 1970). O PIN foi essencial na construção das rodovias Transamazônica (BR-230) e da Cuiabá – Santarém (BR-163) estabelecendo um programa de colonização que visava integrar a Região Nordeste e a Região Amazônica.

A ideia dos militares a época, era de que o financiamento destas rodovias poderiam ocorrer a partir de incentivos fiscais da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), quanto ao incentivo dos programas de colonização, 30% dos investimentos viriam da Pesca, Reflorestamento e Turismo estimados em Cr\$ 330 milhões de cruzados de órgãos dos Ministérios do Interior e da Agricultura, de fontes externas e de outras fontes do PIN (Velloso, 1970).

Neste contexto, este programa foi um grande marco institucional para a política adotada num período conhecido como “milagre econômico brasileiro”, tendo como resultado os investimentos em projetos de colonização, advindos da criação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), a estruturação do Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulos a Agroindústria do Norte e Nordeste - PROTERRAS e a abertura de estradas na Amazônia.

O PROTERRAS foi criado em 1971, ambos cobrindo a região Norte e Nordeste e teve por objetivo ratificar a orientação política de desenvolvimento regional pela criação de Programas Especiais (Irmão, 1970). Os objetivos do PROTERRA eram dois: o primeiro referia-se à redistribuição de terras que tinha por objetivo o estímulo e incentivo a pequenos produtores rurais e o segundo a modernização da agricultura com a implantação de projetos agrícolas a partir do financiamento de projetos de modernização da agricultura.

Com a publicação do Decreto Lei N° 1.164/1971, ocorreu a transferência de terras para administração ao controle do Governo Federal que estavam inseridas em 100 km (as margens e em ambos os lados) das rodovias planejadas, até mesmo se a rodovia fosse nada mais que uma linha traçada no mapa, sem ter recebido a infraestrutura necessária. O anúncio da rede de estradas resultou em uma área vasta, somando 2,2 milhões de km<sup>2</sup>

(quase a metade da Amazônia Legal) sendo transferida do controle estadual ao federal (BRASIL, 1972).

É neste contexto político e econômico que surge a idealização da BR-319 (Manaus – Porto Velho). A BR-319 é uma rodovia federal com 877 km de extensão que interliga as cidades de Manaus (AM) a Porto Velho (RO). Inicialmente parte desta rodovia foi construída em 1972 (cerca de 680 km de extensão) e a outra parte construída no ano de 1973 (aproximadamente 197 km de extensão).

A pavimentação da BR-319, portanto, foi defendida como peça fundamental para Manaus que passaria a sediar a Zona Franca de Manaus - ZFM (Fearnside, 2009). Em março de 1976, a BR-319 foi inaugurada para atender as exigências econômicas, políticas e sociais do governo militar (FGV, 2021). Entre 1976 e 1980, nos anos iniciais de operação, a estrada foi plenamente transitável para os automóveis, caminhões, serviços de transportes que cruzavam seus 877 km (oitocentos e setenta e sete quilômetros) entre viagens de 10 a 12 horas de duração (UFAM, 2009).

No recorte espacial por onde estavam previstas as construções destas estradas havia povos indígenas, tanto que há indícios na história da construção de rodovias que estes assinaram um ‘contrato’ entre a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em outubro de 1970 para a ‘pacificação de tribos indígenas’ ao longo das rodovias Transamazônica e Santarém – Cuiabá” (UFAM, 2009).

Desde o período de construção da BR-319, no ano de 1972, os povos indígenas, que estiveram as margens destas áreas não foram consultados. Em primeiro plano, o Brasil, nesta época, não vivia um período de Estado Democrático de Direito. Outro aspecto a ser destacado é que não havia uma política de consulta aos povos indígenas sobre as obras a serem implementadas nas proximidades de suas aldeias e nem em suas terras e tampouco havia uma legislação para a demarcação de Terras Indígenas, aparecendo somente na promulgação da Constituição Federal de 1988.

Sem trafegabilidade desde o ano de 1988 e invisível a luz dos interesses do Estado Brasileiro, foi somente no ano de 1996 que a BR-319 entrou novamente em pauta nacional, quando a sua reconstrução foi incluída no Programa Brasil em Ação, na gestão do Presidente Fernando Henrique Cardoso (1994-2002) sendo mais tarde retirada por falta de justificativa econômica.

Entre os anos de 2003 e 2006, com a proposição do Plano Amazônia Sustentável – PAS foram criadas as Áreas sob Limitação Administrativa Provisória - ALAP na BR-

163 (Cuiabá – Santarém) e BR-319 (Manaus – Porto Velho) a partir do Planejamento do Zoneamento Econômico Ecológico - ZEE<sup>1</sup>. Como consequência o Governo do Estado do Amazonas voltou-se a criar Unidades de Conservação, a partir do incentivo de políticas públicas do Governo Federal na tentativa de barrar o avanço da fronteira agrícola a época.

A partir de 2007, as discussões sobre a repavimentação da BR-319 ganharam destaque no cenário nacional e federal como promessas de campanhas políticas. Por meio de um contrato de recuperação, manutenção e conservação da rodovia entre o DNIT e IBAMA, as obras da BR-319, foram divididas em 4 trechos. A divisão dos trechos refere-se ao segmento A (0,0 a 177,8), segmento B (km 655,7 a 887,4), segmento C (km 177,8 a 250) e o trecho do meio (km 250 a 655,7). (DNIT, 2007).

O trecho do meio possui inúmeras problemáticas, não somente a questão da pavimentação asfáltica, mas por estar em uma porção que é necessário o condicionamento do licenciamento ambiental devido a grande quantidade de Reservas Extrativas e Terras Indígenas, por isso o TAC condicionou que qualquer intervenção neste trecho, era necessária a realização do licenciamento ambiental. Entretanto, para dar andamento as obras, iniciaram os trabalhos para a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)<sup>2</sup> em agosto de 2007.

Definido os termos em junho de 2007, ocorreu então a inclusão de comunidades indígenas no Termo de Referência (TR), somente em setembro de 2007. Após 35 anos os povos indígenas apareceram efetivamente no primeiro estudo realizado referente a BR-319: O Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA da BR-319.

Após a elaboração do Ofício Nº 167/2007 de 13 de setembro de 2007, a FUNAI encaminhou o Termo de Referência e definiu juntamente ao IBAMA, a realização de Estudos de Impactos Socioambientais das Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunha-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Aripurinã do Igarapé Taumiri situadas na BR-319 (entre o trecho do km 250 e km 655 – no entroncamento da BR-319 com a

---

<sup>1</sup> O Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) é um instrumento da Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentado pelo decreto nº 4.297/2002, e tem como objetivo viabilizar o desenvolvimento sustentável a partir da compatibilização do desenvolvimento socioeconômico com a proteção ambiental. <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/mapas-regionais/31681-zoneamento-ecologico-economico.html>>. Acesso em 26 de julho de 2024.

<sup>2</sup> O Estudo de Impacto Ambiental – EIA apresenta detalhes minuciosos de levantamentos técnicos que se trata de um conjunto de estudos realizados por especialistas em áreas correspondentes ao projeto e ao meio ambiente. O Relatório de Impacto Ambiental – RIMA é, basicamente, o relatório desse estudo, e é visto como a apresentação da conclusão do estudo referido em uma linguagem mais acessível para que haja entendimento por parte do público interessado.

Transamazônica) para o levantamento dos impactos socioambientais decorrentes do empreendimento e o registro dos conhecimentos indígenas sobre o meio ambiente e as práticas a eles relacionadas para a proposição de medidas mitigadoras e compensatórias.

Para as Organizações Não Governamentais - ONGs (WWF, Greenpeace, SOS Amazônia), Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Órgãos Ambientais (IPAM, IPAAM, IBAMA, ICMBio) e lideranças indígenas e comunitárias, há um debate incessante entre os sujeitos sociais (povos indígenas, ribeirinhos, grileiros de terra, sem-terra) que estão às margens da rodovia. Há quem defenda a pavimentação da estrada e por outro lado há quem afirme que uma obra como esta poderia trazer impactos grandiosos para toda a Amazônia Ocidental.

Entre 2010 a 2014, o investimento de repavimentação asfáltica desta rodovia não foram inseridos nos Planos Plurianuais do Governo Dilma Rousseff. Apenas em dezembro de 2015, o IBAMA renovou o Termo de Referência (TR) para embasar a produção de um novo EIA-RIMA da BR-319 que foi iniciado em 2017. Nesta mesma época, a FUNAI elaborou um TR para que ocorresse o estudo das cinco terras indígenas afetadas diretamente pela obra.

A empresa privada ENGESPRO Engenharia LTDA foi contratada para assumir as obras referentes ao trecho do meio. Ocorre que quando as obras começaram a serem realizadas, esta empresa terceirizou outras empresas para a relação do processo de ampliação das margens da estrada, solicitando uma licença ambiental do IPAAM posteriormente embargada pelo IBAMA e pelas denúncias do Ministério Público Federal (MPF) junto ao Tribunal Regional Federal (TRF-1).

Após três anos, em julho de 2020, o DNIT apresentou o 2º EIA/RIMA (2020), desta vez, esta versão havia sido realizada pela ENGESPRO Engenharia LTDA com base nas recomendações propostas pelo IBAMA (que estavam embargadas desde 2014), devido à contratação de empresas terceirizadas para a realização de obras essenciais como a abertura de estradas e a construção de canaletas. Nesta 2ª versão apresentada ao IBAMA, não havia sido considerada e delimitada quais Terras Indígenas seriam consultadas no processo de licenciamento ambiental.

No Brasil, a legislação brasileira adota como consequência uma série de abordagens preventivas de abuso e violações de direitos humanos, do planejamento à operação dos empreendimentos, a abordagem dada para toda grande obra ocorre através do processo de licenciamento ambiental. Toda obra de relevante impacto socioambiental que esteja nas proximidades de Terras Indígenas (TIs) deve ser realizada através de

consulta por meio da Convenção N° 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), conhecida como Consulta Prévia, Livre e Informada, sendo este instrumento, um dos elementos importantes para a emissão do licenciamento ambiental, a partir da elaboração, do Componente Indígena (CI-EIA) inserido no Estudo de Impacto Ambiental.

A ENGESPRO, empresa responsável por todas as etapas de licenciamento ambiental, terceirizou por meio de consultorias através de um consórcio denominado Consórcio Etnias 319 que ficou responsável pela elaboração da aplicabilidade da Consulta Prévia, Livre e Informada em todas as Terras Indígenas definidas anteriormente pelo Termo de Referência entre IBAMA e DNIT.

Os dados utilizados no primeiro levantamento de Terras Indígenas foram secundários, sendo motivos de recusa do TR por parte da FUNAI. Devido a grande quantidade de erros, apontadas na nova versão do 2° EIA-RIMA (2020), este foi aceito em julho de 2020 pelo IBAMA, através de uma flexibilização das leis de licenciamento ambiental, sendo considerado um elemento secundário após o avanço para as fases de Licença Prévia (LP).

No documento inicialmente apresentado, não existia um Estudo de Componente Indígena (ECI), porque este ainda não havia sido realizado, devido a proibição de acesso as Terras Indígenas que ocorreram em face da expansão da pandemia da COVID-19 no Estado do Amazonas entre os anos de 2020-2021.

Em janeiro de 2021, o IBAMA apresentou como justificativa a ausência de informações atualizadas do projeto e a insuficiência na avaliação de impactos ambientais e socioeconômicos e requereu uma ampla revisão do estudo realizado para a atualização de dados com base no primeiro EIA-RIMA elaborado em 2009.

Em 2009, quando apresentado nas audiências públicas, o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA (2009) foram destacados foram totalizados 15 impactos para o meio físico, 39 para o meio biótico e 49 para o impacto socioeconômico (UFAM, 2009).

As medidas mitigadoras apresentadas de acordo com o EIA destacadas foram a:

- 1)** Restrição do desmatamento da vegetação ciliar;
- 2)** Estabelecimento de zonas ou áreas protegidas, considerando a qualidade dos ecossistemas através da ocupação faunística e da diversidade que estes possuam;
- 3)** Implantação do Programa de Fauna e Bioindicadores;
- 4)** Estabelecimento de corredores ecológicos e pontos de travessia de fauna ao longo de toda rodovia;
- 5)** Implantação do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;
- 6)** Construção de bacias de sedimentação para evitar contaminações oriundas da operação;
- 7)** Planejar e normatizar os casos de interferências com as

comunidades indígenas junto a Fundação Nacional do Índio; **8)** Implantação do programa de apoio as Comunidades Tradicionais e Grupos Indígenas e; **9)** Estímulo da regularização fundiária.

Com a renovação da Licença de Instalação (LI), em 2019, o IBAMA recomendou que houvesse uma atualização de dados e que alguns estudos deveriam ser refeitos, incluindo o Componente Indígena nas comunidades já delimitadas anteriormente pelo primeiro EIA-RIMA de 2009.

Observa-se que com o avanço da repavimentação da BR-319, na área que corresponde ao trecho do meio, há uma grande quantidade de ameaças provocadas pelas atividades ilegais como o desmatamento, grilagem de terra, conflitos fundiários, caça e pesca e assoreamento dos igarapés. Estes danos ambientais estão ocorrendo continuamente antes mesmo da rodovia ter a sua Licença de Instalação (LI) em funcionamento. Uma crise institucional também é observada entre os órgãos públicos que tentam excluir os povos indígenas e as comunidades tradicionais do processo de tomada das decisões e que há uma grande disparidade com o que foi sugerido pelo CI-EIA (2009).

Em 2021 foi entregue a 2º versão do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA e esta versão não considerou os povos indígenas no processo de repavimentação da rodovia BR-319 utilizando-se de dados secundários de unidades de conservação para fazer a delimitação de áreas e a caracterização de estudos, sendo alvo, de denúncias posteriores e um processo de embargo solicitado pelo Ministério Público Federal (MPF).

Em meio a tantos impasses, o IBAMA emitiu a licença prévia para a reconstrução da BR-319 sendo anunciado pelo ministro da infraestrutura como um resultado do trabalho técnico da área ambiental e do DNIT. A licença prévia tem a validade de 5 (cinco) anos e foi destinada ao DNIT para a realização das obras.<sup>3</sup>

Em 2023, a BR-319 foi incluída no Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia – PRDA (2024-2027) e tem previsão para ser asfaltada até o ano de 2027. Com os inúmeros entraves judiciais, a anulação do trecho do meio se manteve e o que ocorre no contexto atual referente ao ano de 2025, é o pedido de nulidade por falta dos instrumentos normativos previstos e ratificados pelas legislações ambientais brasileiras, como a Consulta Prévia, Livre e Informada que não foi realizada nas comunidades

---

<sup>3</sup> IBAMA emite licença prévia para reconstrução do trecho do meio da BR-319, no AM. <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/07/28/ibama-emite-licenca-previa-para-reconstrucao-dotrecho-do-meio-da-br-319-no-am.ghml>. Acesso em 29 de julho de 2024

tradicionais e nas Terras Indígenas que estão inseridas na área definida pelo licenciamento ambiental.

No decorrente ano de 2025 a rodovia está inclusa em entraves judiciais e é apontado que mesmo após 55 anos após a sua abertura, os povos indígenas e as comunidades tradicionais que estão em suas áreas de influência direta e indireta não estão sendo inclusos nos processos consultivos, conforme é determinado pelo licenciamento ambiental brasileiro e pela legislação dos povos indígenas inseridas na Constituição Federal e nas Convenções Internacionais adotadas pelo Estado Brasileiro.

Em decorrência, do que foi exposto, esse projeto busca responder ao seguinte problema de pesquisa: **A proteção territorial e o direito de povos indígenas vem sendo respeitados na construção metodológica do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) durante as etapas de Licenciamento Ambiental da BR-319 (Manaus – Porto Velho)?**

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo Geral

- Identificar as estratégias de proteção territorial durante as etapas de licenciamento ambiental da (re)pavimentação do trecho do meio da BR-319 a partir da participação de povos indígenas por meio da Consulta Prévia, Livre e Informada (CLPI) nos EIAs/RIMAs de 2009 e 2020.

### 1.2.2 Objetivos Específicos

- Caracterizar o processo histórico de construção e (re)pavimentação da Rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho) no período de 1964-2022.
- Denunciar os conflitos socioambientais e a(s) violação (es) dos direitos dos povos indígenas a partir da intervenção no trecho do meio nas comunidades que estão inseridas nas áreas de influência direta e indireta da Rodovia BR-319.
- Analisar se os preceitos constitucionais garantem o direito dos povos originários a partir da ratificação da Convenção N° 169 e dos dispositivos encontrados na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.



### 1.3 JUSTIFICATIVA

As inúmeras tentativas de desenvolvimento e exploração da Região Amazônica baseada em vieses ideológicos de progresso, representam uma ameaça aos povos indígenas, comunidades tradicionais e a diversidade ecológica existente em todo o contexto territorial, a partir da execução de planos hegemônicos por parte do Estado Brasileiro e dos projetos de poder voltados ao beneficiamento de setores específicos e dos projetos de infraestrutura, como a criação de rodovias, hidrelétricas, mineração, pecuária e agricultura. O asfaltamento de uma rodovia federal, assim como outros projetos de infraestrutura, sempre está associado ao imaginário de progresso (FGV, 2021).

Apesar de existirem analogias de que a Floresta Amazônica, é um “pote de ouro no fim do arco íris” (Clement, 2007), ou uma “reserva de capital futuro”, (Becker, 2005), as novas ameaças que surgem a partir da financeirização dos recursos naturais, acabam por trazer danos socioambientais por meio da flexibilização de normativas ambientais que difere-se dos preceitos constitucionais de um direito ao meio ambiente equilibrado e saudável e que atendem a pequenos grupos de poder, no processo decisório da formulação de leis e interesses políticos.

Há então, um saqueamento constitucionalizado e mutável pelos legisladores brasileiros, que flexibilizam leis em desfavor dos direitos difusos e do meio ambiente e evidenciam contextos que se encontram expressos ao longo das relações geohistóricas no Brasil. Em 2023, o Projeto de Lei N° 4.994/2023 de autoria do Deputado Mauricio Carvalho (União-RO) foi aprovado pelo relator, deputado Capitão Alberto Neto (PL-AM) para a emissão de licenças ambientais possíveis a repavimentação da rodovia com os recursos de doações realizadas pelo Fundo Amazônia (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2023).

Este é um exemplo concreto de alianças desfavoráveis ao meio ambiente por meio de incentivos as políticas de flexibilização ambiental a grupos voltados a setores específicos, em caráter regional, que elegem candidatos para representação na Câmara dos Deputados e no Senado Brasileiro, alinhados a espectros liberais, com bastante força expressiva nos Estados de Rondônia e do Amazonas, que vem incentivando a defesa da repavimentação desta rodovia sob a velha lógica de integração nacional, do isolamento viário e de um fato contemporâneo como o deslocamento de oxigênio para o Estado do Amazonas (AM), no período que se concentrou muitos óbitos advindos da pandemia da

COVID-19, desconsiderando todo o caráter científico e de estimativas que vem sendo realizadas pelas universidades brasileiras e as instituições internacionais, a fim de beneficiarem segmentos de grupos de apoio e setores específicos, como a expansão da fronteira agrícola.

Becker (2005) destaca que na Amazônia Brasileira, a abertura e a pavimentação de rodovias obedecem a motivações supralocais, em que muitas vezes o objetivo é escoar grãos em larga escala. Há então, uma ideologia de progresso que tem sua matriz em uma financeirização política e territorial de segmentos estaduais e regionais ao longo desta rodovia. A geohistória desta rodovia aborda desde o princípio de sua pavimentação, que todo o interesse norteador nesta área, era meramente econômico, e assim, perfaz-se na atualidade, desta vez com a inserção de avanços tecnológicos e exploração de novas áreas.

Modelos de simulação de desmatamento utilizados pelo Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) apontaram que as consequências de repavimentação desta rodovia podem causar danos não somente ao meio ambiente, mas a economia brasileira. Segundo Soares Filho *et al.* (2020) caso haja a pavimentação da rodovia ocorrerá como consequência os fluxos migratórios, expansão agrícola e ocupação de terras logo as taxas de desmatamento serão de aproximadamente 9,4 mil km<sup>2</sup> por ano até 2050, além da interferência na regulação de chuvas e perdas dos serviços ambientais aumentando as emissões de CO<sub>2</sub>.

O saqueamento das Terras Indígenas e Unidades de Conservação é uma repetição histórica do que acontece no Brasil, desde o início do processo de colonização. A diferença é que na atualidade, além de existirem normativas ambientais, há também um maior acesso à informação por meio dos processos técnicos-científicos e informacionais que evidencia a clandestinidade e os interesses movidos e pautados em ideologias neoliberais que se confrontam com a repetida narrativa através da Geografia e da História da Região Amazônica que evidencia o ideário da “descoberta” e do “desenvolvimento”, para uma região que é considerada atrasada, por ter um funcionamento próprio, ocorrendo assim uma predominância de um olhar socialmente periférico sobre os sujeitos sociais que estão inseridos nessa região.

Neste sentido, a importância de ressaltar que a contribuição da Geografia através de suas abordagens conceituais trazem ao meio científico uma dialética voltada a criticidade das problemáticas contemporâneas existentes na Amazônia que são marcadas pelos inúmeros processos históricos, políticos, econômicos e sociais.

É de se refletir que a interpretação hermenêutica sobre essa região, deve abordar muito além dos ideais desenvolvimentistas, mas sim, a compreensão de um sistema integrado com múltiplos funcionamentos e dinâmicas sociais, ambientais e econômicas distintas em seus próprios territórios, e que a degradação que se espalha por toda floresta, a partir do reasfaltamento de rodovias sem estudos prévios e em desacordos com as legislações ambientais, contribuem para a ilegalidade, para a abertura de ramais ilegais, aumento da exploração madeireira, instalação de novas áreas para a especulação imobiliária, grilagem de terras, além de facilitar o acesso de agentes antagônicos como posseiros, invasores e madeireiros ilegais que estão destruindo os recursos naturais existentes numa porção territorial praticamente preservada.

Evidencia-se a partir dos próprios programas de monitoramento que o desmatamento na área de influência desta rodovia, tem disparado nos últimos anos antes mesmo da conclusão da rodovia refutando a tese de que a rodovia é uma das principais causas de grilagem de terra na Amazônia.

Para Fearnside e Graça (2009) houveram várias aquisições de terra em antecipação a pavimentação, com a implantação de agricultura intensiva de capital (arroz seguido por soja). Tendo a exemplo o Estado do Pará, Terence (2019) destaca que “o ‘vale tudo’ da disputa de terras públicas no Sudeste Paraense (assassinatos, grilagem de terras e desmatamento) ocorre porque tais terras não são apenas como qualquer bem subtraído ao patrimônio público e sim, uma condição sem a qual a acumulação por meio da pecuária capitalista simplesmente pode não existir ou se reproduzir de forma ampliada.

É de suma importância ressaltar que desde a implementação de estradas, inaugurada pelos militares nos anos 70 interligando a região norte ao região centro-sul, os povos indígenas nunca foram consultados (UFAM, 2009). As estradas eram construídas sob Terras Indígenas e estes eram apenas avisados pela FUNAI, que o “progresso” estava chegando em suas regiões, ocorrendo assim muitos casos de genocídio historicamente registrados de forma não oficial e a interiorização de povos indígenas para localidades remotas, os quais são evidenciados no 1º EIA/RIMA de 2009, realizado após 35 anos após a construção da rodovia, graças a criação de mecanismos e de normas jurídicas que tem por objetivo proteger os territórios indígenas de violações existentes a partir destes grandes projetos de desenvolvimento.

O desmatamento e a destruição do bioma amazônico é um dos principais debates entre os Estados Nacionais nas Conferências Internacionais sobre o Clima e o Meio Ambiente. São criadas medidas, arrecadados fundos de investimentos, projetos

internacionais em cooperações com outras nações, investimentos para a proteção do bioma e projetos sustentáveis para as comunidades ribeirinhas, quilombolas e indígenas, e no Brasil há uma rica legislação voltada ao meio ambiente.

Dentre tantas problemáticas evidenciadas, o marco temporal<sup>4</sup> é outro instrumento que causa temor aos povos indígenas na Amazônia. É uma tese que ameaça todas as populações originárias que estão inseridas nessa região. O argumento utilizado é que somente os indígenas que estivessem sobre a área dos territórios que ocupavam até 5 de outubro de 1988 teriam direitos as terras, desconsiderando as violências e o esbulho que estes povos sofreram e os fatos que os obrigaram a deixar seus territórios, entretanto apenas duas TIs foram homologadas antes de 05 de outubro de 1988, o que causa um conflito jurídico a partir da violação da Convenção 169 da OIT ratificada pelo Brasil, no ano de 2004.

Portanto, relatar, evidenciar e denunciar os conflitos socioambientais existentes em Terras Indígenas, Tradicionais e Quilombolas na Amazônia é evidenciar que os processos históricos se repetem na contemporaneidade e que não podem continuar avançando. É necessário o rigor e aplicabilidade das legislação ambientais e de proteção aos povos indígenas para estar em consonância com os marcos ambientais e a garantia de direitos das gerações futuras, sejam elas indígenas ou não indígenas.

## **1.4 – ORGANIZAÇÃO DO TEXTO**

Este trabalho está dividido em três capítulos que correspondem aos diferentes momentos de pesquisa, sendo eles: Introdução, Procedimentos Metodológicos, Referencial Teórico, Análise e Discussões de Resultados, e por fim, as considerações finais.

No capítulo 1, encontra-se a introdução, expondo o cenário o qual se desenvolve o contexto histórico da rodovia BR-319 apresentando o histórico de construção da BR-

---

<sup>4</sup> O Marco temporal é uma tese jurídica, segundo a qual os povos indígenas têm direito de ocupar apenas as terras que ocupavam ou já disputavam em 05 de outubro de 1988, data de promulgação da Constituição. A tese surgiu em 2009, em parecer da Advocacia Geral da União (AGU) sobre a demarcação da Reserva Raposa do Sol em Roraima (RR), quando este critério foi usado. Em 2003, foi criada a Terra Indígena Ibirama-Laklãnô, mas uma parte dela, ocupada pelos indígenas Xokleng e disputada por agricultores, está sendo requerida pelo governo de Santa Catarina no Supremo Tribunal Federal (STF). Fonte: Agência Câmara de Notícias. <https://www.camara.leg.br/noticias/966618-o-que-e-marco-temporal-e-quais-os-argumentos-favoraveis-e-contrarios/>. Acesso em 28 de julho de 2025

319 desde os anos 60, evidenciando os povos indígenas e os entraves até a contemporaneidade.

No capítulo 2, apresenta-se os procedimentos metodológicos, uma vez que abarca diferentes informações relacionadas ao tipo de pesquisa, universo e campo de estudo, instrumento de pesquisa e coleta e procedimentos de análise.

No capítulo 3, foi apresentado a revisão de literatura, expondo o contexto, os conceitos e as categorias de análise no trabalhos delimitadas em território e região e as temáticas sobre o licenciamento ambiental e a Consulta Prévia, Livre e Informada.

No capítulo 4, foi apresentado uma caracterização histórica da pesquisa com abordagem geopolítica desde os anos de 1964 até 2022, abordando sobre o discurso geopolítico ambiental e de integração territorial, as discussões sobre as questões ambientais e os instrumentos da Política Nacional de Meio Ambiente do Brasil, os marcos regulatórios, o decorrer do processo de licenciamento ambiental da BR-319, as medidas mitigadoras e os impactos previstos no EIA-RIMA de 2009, as discussões acerca do direito dos povos indígenas e do processo de tomada de decisões durante a Consulta a estes povos na área de estudo, baseando-se nas relações históricas desde as primeiras legislações indígenas no Brasil Colonial até a atualidade em observância com os entendimentos jurídicos as problemáticas geográficas na área de estudo.

Por fim, nas considerações finais do estudo esclarecendo as principais contribuições identificadas, ressaltando as problemáticas e propondo ideias para pesquisas futuras.

## 2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este capítulo tem por objetivo apresentar o conjunto de procedimentos metodológicos empregados para o desenvolvimento desta pesquisa. A pesquisa foi dividida em três etapas. A primeira, como base em uma pesquisa bibliográfica, a segunda por meio de uma pesquisa documental e a terceira com base em uma pesquisa empírica quali-quantitativa, uma vez que envolve análise de dados com base em informações de acordo com o estudo de caso e a análise de dados primários.

### 2.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

O presente estudo tem como *locus* a rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho) situada no Estado do Amazonas (AM) e possui uma abordagem quali-quantitativa que tem por objetivo identificar as estratégias de proteção territorial durante as etapas de licenciamento ambiental da (re)pavimentação do trecho do meio da BR-319 a partir da participação de povos indígenas por meio da Consulta Prévia, Livre e Informada (CLPI) nos EIAs/RIMAs de 2009 e 2020. A escolha desta abordagem é baseada na perspectiva de compreender o fenômeno estudado a partir da ótica das pessoas envolvidas neste processo. No tocante, vários dados foram coletados e analisados a partir de informações existentes e referentes aos povos indígenas.

Antes de iniciar a pesquisa, foi necessário identificar o paradigma que seria adotado, uma vez que a pesquisa envolve uma construção de conhecimento ao pesquisador. Assim, optou-se pelo materialismo histórico-dialético, pois é a partir desta perspectiva que se origina a necessidade concreta de compreender como as transformações sociais se estabelecem na sociedade civil moderna a partir da consolidação do modelo capitalista na sociedade.

Quanto a ontologia da pesquisa, esta refere-se a como o pesquisador percebe o fenômeno estudado e este trabalho está voltado a ontologia realista, propondo-se a fazer o uso de verdades objetivas. A ontologia e epistemologia devem basear-se minimamente em uma ontologia de senso comum que leva a sério a existência no mundo (Hamlin, 2002).

Da mesma forma, buscou-se identificar a epistemologia da pesquisa, ou seja, compreender como o conhecimento é gerado. Assim, a pesquisa se baseia na epistemologia a proposição de uma análise crítica do espaço, focando na totalidade e na

dimensões sociais e históricas dos geógrafos Milton Santos, Rogério Haesbaert e Bertha Becker ao discutirem os conceitos de território.

Portanto, este estudo caracteriza-se como uma pesquisa quali-quantitativa, contemplando a pesquisa bibliográfica, documental e jurisprudencial relacionada ao estudo de caso com abordagem qualitativa.

Para melhorar a compreensão, segue o quadro 1 especificando os procedimentos metodológicos utilizados para a compreensão dos objetivos propostos:

Quadro 01 – Procedimentos metodológicos

<b>OBJETIVO GERAL</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b>
Identificar as estratégias de proteção territorial durante as etapas de licenciamento ambiental da (re)pavimentação do trecho do meio da BR-319 a partir da participação de povos indígenas por meio da Consulta Prévia, Livre e Informada (CLPI) nos EIAs/RIMAs de 2009 e 2020.	Objetivo Específico I - Caracterizar o processo histórico de construção e (re)pavimentação da Rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho) no período de 1964-2022.	Revisão bibliográfica sistemática
	Objetivo Específico II - Denunciar os conflitos socioambientais e a(s) violação (es) dos direitos dos povos indígenas a partir da intervenção no trecho do meio nas comunidades que estão inseridas nas áreas de influência direta e indireta da Rodovia BR-319.	Pesquisa bibliográfica e documental
	Analisar se os preceitos constitucionais garantem o direito dos povos originários a partir da ratificação da Convenção N° 169 e dos dispositivos encontrados na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.	Pesquisa bibliográfica Pesquisa documental

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2025.

## 2.2 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

Nesta sessão serão apresentados a revisão sistemática integrada a partir da revisão bibliográfica com o objetivo de identificar os trabalhos científicos que versam sobre a Rodovia BR-319, assim como os principais autores e periódicos que trabalham com esta temática.

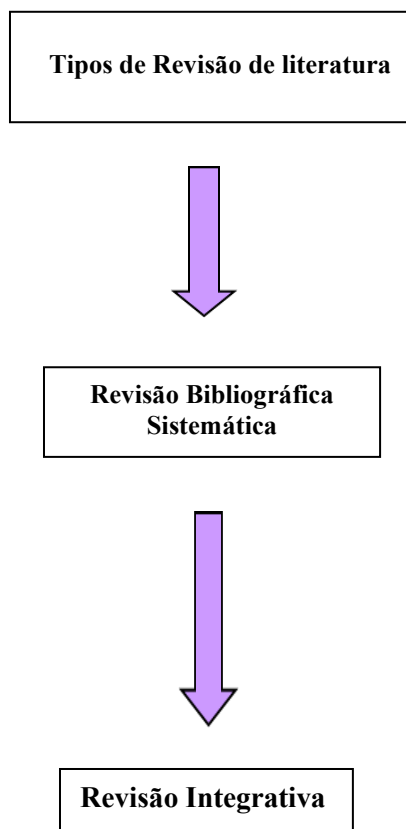
A revisão de literatura auxiliar o pesquisador a ampliação do seu conhecimento científico a partir de um aprofundamento teórico sobre o conhecimento específico, uma vez que é a partir deste processo que surgem as teorias e possibilidades de análise críticas (Vosgerau & Romanowski, 2014). Dentre as revisões realizadas em artigos científicos obtém-se bases bibliográficas de pesquisa online, e a literatura discorre sobre duas outras categorias: revisões narrativas e revisões sistemáticas.

Quanto as revisões narrativas destacam-se a busca de referências de um determinado tema específico que esteja fundamentado a uma interpretação por parte do pesquisador. Na revisões sistemáticas, necessita-se da utilização de uma metodologia para responder uma pergunta específica que se utiliza de evidências empíricas e teóricas a partir de requisitos predeterminados para obter conclusões confiáveis (Higgins & Green, 2008).

Na revisão sistemática integrativa, é compreendida uma análise crítica de pesquisas relevantes a partir da síntese de múltiplos estudos da área de estudo que integra opiniões, conceitos e ideias (Whittemore & Knafl, 2005). Para Webster e Watson, a revisão de literatura é um importante instrumento para a identificação do crescimento sobre um assunto específico e a sua bibliometria a partir de técnicas quantitativas e estatísticas que auxiliam na medição dos índices de produção científica. (Fonseca, 1986; Koseoglu, Rahimi, *et al.*, 2016)

Neste trabalho, adotou-se uma metodologia para revisões de literatura conforme a figura 01:



**Figura 01:** Metodologia para a Revisão de Literatura

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2025.

Na primeira etapa do trabalho, a identificação do tema e a seleção de pesquisa foi necessário o desenvolvimento com base em um raciocínio teórico para a definição de um problema e a formulação de uma pergunta de pesquisa. Em seguida, foram traçados os termos que responderiam estas perguntas, entre eles: Impactos Socioambientais, Licenciamento Ambiental, Povos Originários, Região, Território, Terras Indígenas, Rodovia e BR-319.

O acesso a pesquisa bibliográfica foi realizado por meio eletrônico através da utilização de consulta através de artigos com base em revistas da *Scielo - Scientific Electronic Library Online*, com textos completos em revistas científicas e pelo *Google Acadêmico* (<http://scholar.google.com.br>) e Portal de Periódicos da CAPES, onde se pesquisou teses, livros, dissertações, trabalhos de conclusão de curso, artigos acadêmicos, organizações profissionais e consultas as bases bibliográficas, conforme o quadro 02:

**Quadro 02:** Quantidade de informações e trabalhos das temáticas pesquisadas

<b>TEMAS PESQUISADOS</b>	<b>PORTAL DE PERIÓDICOS CAPES</b>	<b>SCIELO</b>	<b>GOOGLE ACADÊMICO</b>	<b>QUANTIDADE DE RESULTADOS POR TEMA</b>
<b>BR-319</b>	79	10	4.650	4739
<b>IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA BR-319</b>	1	0	1660	1661
<b>LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA BR-319</b>	1	0	803	804
<b>POVOS INDÍGENAS BR-319</b>	1	0	1110	1111
<b>REGIÃO AMAZÔNICA</b>	3796	1233	74600	79629
<b>CONCEITO GEOGRÁFICO DE TERRITÓRIO</b>	328	11894	17400	29622
<b>TERRAS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA</b>	194	22	39900	40116
<b>RODOVIAS NA AMAZÔNIA</b>	75	9	20000	20084
			<b>TOTAL</b>	177.776

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2025

Após delimitar o tema, acessou-se a bibliotecas virtuais de universidades e institutos de pesquisas geograficamente e regionalmente nos Estados onde está sendo analisados a problemática, no caso do Estado do Amazonas e Rondônia. Entre elas, destacam-se a: Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Fundação Universidade de Rondônia (UNIR), Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e o Instituto de Pesquisas da Amazônia (INPA) conforme o quadro 03:

**Quadro 03:** Quantitativo de trabalhos científicos temáticos na localidade geográfica do Estudo de Caso sobre a BR-319 nos Estados do Amazonas (AM) e Rondônia (RO)

TEMAS PESQUISADOS	UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS (UFAM)	INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS DA AMAZÔNIA (INPA)	UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS (UEA)	FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DE RONDÔNIA (UNIR)	QUANTIDADE DE RESULTADOS POR TEMA
<b>BR-319</b>	8279	510	340	201	9331
<b>IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA BR-319</b>	0	0	0	0	0
<b>LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA BR-319</b>	0	16	13	0	39
<b>POVOS INDIGENAS BR-319</b>	0	45	63	15	123
<b>REGIÃO AMAZÔNICA</b>	7086	1805	1715	163	10769
<b>CONCEITO GEOGRÁFICO DE TERRITÓRIO</b>	8351	61	428	171	9011
<b>TERRAS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA</b>	6393	387	861	24	7665
<b>RODOVIAS NA AMAZÔNIA</b>	8250	462	215	6	8933
			<b>TOTAL</b>		45871

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2025

Para extrair os artigos selecionados utilizou-se instrumentos elaborados para a instrumentação de dados para obter o maior número de informações possíveis quanto ao registro de dados relevantes, maximizando a confiabilidade dados e minimizando o risco de erros, conforme o quadro 4.

**Quadro 04:** Instrumento para a extração de dados

<b>Título do artigo:</b>	
<b>Autor:</b>	<b>Ano da publicação:</b>
<b>Referência:</b>	
<b>Periódico:</b>	<b>Locus da Pesquisa:</b>
<b>Objetivo:</b>	<b>Área da pesquisa:</b>
<b>Palavras chaves:</b>	<b>Metodologia</b>
<b>Abordagem metodológica:</b>	
<b>Estudo de caso:</b>	
<b>Informações adicionais:</b>	

**Fonte:** elaborado pelo autor, 2025

## 2.3 PESQUISA DOCUMENTAL

A segunda etapa consistiu no levantamento documental. A pesquisa documental compreendeu a busca em materiais que não receberam nenhum tratamento analítico e quem podem responder os objetivos da pesquisa. Os temas pesquisados estão voltados ao levantamento de dados nos Estudos de Impactos Ambientais e Relatório de Impactos Ambientais de (2009) e (2020), os Termos de Referência emitidos no processo de andamento do Licenciamento Ambiental da BR-319 inseridos em sites institucionais no Ministério do Meio Ambiente (MMA), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Ministério dos Transportes (MT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Ministério da Defesa (Exército Brasileiro)

A pesquisa documental analisou relatórios, documentos oficiais, revistas, as fontes primárias referentes ao estudo de caso em questão: o licenciamento ambiental da BR-319. O tratamento de dados corresponde a análise das informações trazidas durante para a elaboração deste trabalho acadêmico.

## 2.4 PESQUISA QUALI-QUANTITATIVA

A terceira etapa consistiu em levantamentos quali-quantitativos. A pesquisa quali-quantitativa refere-se a uma pesquisa quantificável onde informações, números e opiniões que serão analisados e classificados onde se é tratado a descrição de um problema

havendo relações entre o pesquisador e o objeto a ser pesquisado. É nela que se destaca a análise de decisões processuais, que se refere ao conjunto das decisões referentes aos tribunais no exercício da aplicação da lei, as quais representam a visão de um tribunal ou órgão do judiciário sobre determinado momento, sobre as questões que serão levadas em julgamento (TJDFT, 2015). Os temas a serem buscados baseiam-se na ratificação e aplicação da Consulta Prévia, Livre e Informada da OIT-169 no Brasil, as previsões constitucionais a partir da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, o entendimento da doutrina sobre o licenciamento ambiental, a delimitação dos aspectos das áreas a partir dos elementos técnicos a serem impactadas e as questões relativas aos julgados sobre o marco temporal em casos que antecedem o estudo de caso apresentado.

Os temas a serem buscados estão voltados a partir das interpretações de dados por meio de notícias e de mídias de comunicações digitais (jornais, sites, blogs) que abordem diretamente sobre a BR-319, Ministério Público Federal (MPF), Superior Tribunal de Justiça (STJ), Conselho Indigenista Missionário (CIMI), Instituto Socioambiental (ISA), Instituto do Meio Ambiente do Homem na Amazônia (Imazon), Observatório da BR-319 e o no blog de jornalismo independente chamado Amazônia Real. Nesta etapa foram realizadas pesquisas em jornais, revistas científicas, memorandos, ofícios, relatórios, imagens e dados primários que correspondem aos povos indígenas.

Quanto ao método, se refere a forma a qual o objeto de estudo será abordado. Neste caso foi utilizado o método dialético que forneceu as bases para uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, uma vez que se estabelece que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos as suas influências políticas, econômicas e culturais (Gil, 2008). Neste contexto os fatos analisados correspondem as relações e aos empreendimentos planejados a Região Amazônica, tendo como agentes propulsores de desenvolvimento, o Estado Brasileiro e os agentes políticos e econômicos que integram a esfera político-administrativa brasileira, além dos agentes sociais que se encontram presentes neste recorte territorial.

Quanto ao estudo de caso, este está voltado a determinados indivíduos, profissões, instituições, condições, grupos e comunidades, a fim de obter generalizações (Pereira, 2018).

Para Yin (2001), se o caso se constituir em um evento raro ou exclusivo ou se servir a um propósito revelador. O estudo de caso está voltado aos povos originários, especificamente os povos indígenas da BR-319 que estão sendo impactados com a operação deste empreendimento.

### 3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, será abordado o contexto, conceitos e relações com a temática. O conceito central da Geografia ser trabalhado na pesquisa é o Território. Complementarmente, no referencial teórico ora apresentado também será acionado os conceitos de Região.

#### 3.1 CONCEITOS DE REGIÃO E TERRITÓRIO

A relação entre Região e Geografia compõe um tema complexo e desafiador, não só porque a região é uma categoria que interessa a vários ramos do conhecimento científico, mas porque tem peso muito importante dentro da reflexão geográfica (Lencioni, 2009). A Região é um termo utilizado desde a antiguidade quando a Geografia não era comprovadamente uma ciência bem definida, pois faltavam os métodos para a sua respectiva comprovação.

Sobre Região, Claval afirma:

Estrabão utiliza o saber cartográfico dos geógrafos alexandrinos para caracterizar a forma e a extensão das regiões; consulta itinerários de viajantes ou marinheiros para precisar a configuração dos lugares e os recursos que oferecem; tira partido de histórias locais ou de obras literárias para dar indicações sobre o povoamento e as suas origens. Faltavam-lhe as bases naturalistas para apreender a especificidade das formas de relevo, dos solos ou da vegetação (Claval, 2007, p. 28)

A Região se faz presente na linguagem comum, o que de certa maneira, dificulta os estabelecimentos de seus conceitos, portanto é um termo utilizado pelo senso comum. Quem nunca escutou, por exemplo, as seguintes expressões: ‘região de ninguém, região perigosa, uma boa região da cidade’, entre outras. Essas falas correspondem a recortes utilizados entre indivíduos e grupos sociais que podem ser reconhecidos socialmente, ou não, mas que possuem relações históricas e de experiências sobre um determinado lugar.

Segundo Lencioni (2009) a ideia de Região serve facilmente como manipulação política. O discurso político pode mistificar e utilizar a ideia de região como instrumento de manipulação social. Quem não conhece um político que busca sensibilizar eleitores por meio de apelos ao regionalismo? Um político que disputa recursos orçamentários em nome da defesa dos interesses regionais?

O Brasil, a partir da década de 1940 teve a necessidade de fixação de uma única divisão regional, pois não havia conhecimento sobre os recursos naturais e não se tinha o planejamento regional adequado. Estudos científicos exigiam a divisão de unidades menores, denominadas "regiões naturais". As diferenças em considerar uma regionalização do país por vários autores ou por instituições na década de 40 davam a impressão de que não havia um conhecimento do território. Competentes geógrafos brasileiros e de outras nacionalidades vieram trabalhar no Brasil nesta época. Pode ser aplicada a afirmação do geógrafo francês Camille Vallaux: "*Plus vous découvrez et plus vous précisez de détails, moins l'ensemble apparaît*". É que pode ser traduzida como 'não basta conhecer; era preciso interpretar, explicar'

O conceito de região, assim como as demais categorias de análise da Geografia, assume significados diferentes, de acordo com o método utilizado para sua interpretação. A região natural, por exemplo, é definida como uma parcela da superfície terrestre, caracterizada pela uniformidade, combinação e integração dos elementos da natureza. Ou seja:

[...] a região natural, influenciada pela corrente determinista, que se caracterizava pela uniformidade dos resultados da combinação ou integração em áreas dos elementos da natureza, justificando a exploração dos recursos naturais por interesses econômicos; [...] (França e Leite, 2008, p.3)

Esse conceito de região, portanto, leva em conta para sua definição os aspectos físicos e naturais. Por outro lado, a região geográfica, apesar de não se diferenciar em muitos aspectos da região natural, considera também a participação do homem com relação a natureza. Inspirada em Vidal de La Blache, o homem constitui parte ativa da região, conforme verifica-se em:

[...] Segundo essa perspectiva, "possibilista", as regiões existem como unidades básicas do saber geográfico, não como unidades morfológicas e fisicamente pré-constituídas, mas sim como o resultado do trabalho humano em um determinado ambiente [...] (Castro, Corrêa e Gomes, 1995, p. 56).

Em oposição a esses conceitos de região natural e região geográfica, surge no que se convencionou chamar de Nova Geografia, uma região abstrata, baseada em dados estatísticos quantitativos. Essa região não é concebida por meio de métodos empíricos,

mas as intenções do pesquisador é que vão definir os critérios a serem utilizados na divisão regional:

[...]. Em outras palavras, é a técnica estatística que permite revelar as regiões de uma dada porção da superfície da Terra. Nesse sentido, definir regiões passa a ser um problema de aplicação eficiente de estatística: considerando-se os mesmos territórios, propósitos e técnica estatística, duas divisões regionais deverão apresentar os mesmos resultados, independentemente de terem sido feitas por dois pesquisadores distintos. [...] (Corrêa, 2007, p. 32 - 33).

Na década de 1970 surgem duas correntes: a fenomenológica e a marxista. A região é vista, nessas duas correntes de forma diferenciada. Na fenomenologia, a região define-se como uma construção mental individual inscrita na consciência coletiva (França & Leite, 2008). Na marxista, a região é considerada como parte de uma totalidade marcada pelas desigualdades analisadas à luz da divisão territorial do trabalho, como afirma Lencioni:

A perspectiva geográfica influenciada pelo marxismo, semelhante a outras correntes do pensamento geográfico, concebeu a região como parte de uma totalidade. A diferença agora residia no fato de que essa totalidade não era mais concebida nem como uma totalidade orgânica ou lógica, nem como uma totalidade harmônica. Foi concebida como uma totalidade histórica. Estava visível que essa não se constituía numa totalidade harmônica porque a preocupação, naquele momento, em denunciar as injustiças e as desigualdades sociais do capitalismo revelava os limites da compreensão do mundo como um todo harmônico. O mundo era percebido como uma totalidade não harmônica, como um conjunto disjunto fazendo emergir como noção necessária para a análise a noção de diferença que se tornou central na condução das análises geográficas. Por isso que nas discussões da geografia os temas do desenvolvimento desigual e combinado e do subdesenvolvimento foram privilegiados como investigação (Lencioni *apud* Carlos, 1999, p. 196).

Nessa concepção, o termo região continua a designar uma determinada área da superfície terrestre que se diferencia pelo todo, como afirmou Corrêa (1997). Porém tal conceito é cada vez mais abarcado por uma grande gama de conotações, que possibilitam de acordo com a aplicação de diferentes critérios, a criação das mais distintas regionalizações.

O processo de regionalização se originou historicamente a partir do conhecimento das características do meio geográfico, do conjunto de transformações ocorridas pela sociedade no espaço. A regionalização é um processo presente na realidade, que se constitui pela fragmentação e a integração de áreas. O resultado do processo de regionalização depende de métodos, critérios e características levadas em consideração na sua construção, juntamente com as transformações ocorridas no tempo e espaço.



A produção geográfica brasileira começa a se formar a partir de 1934 e constitui um objeto de pesquisa considerável não só pelo volume descrito no acervo e sim pela complexidade de sua classificação como também a apreciação crítica do ponto de vista metodológico (Monteiro, 1980). Esta pesquisa retrata as dificuldades que se tinha para executar a ciência geográfica no Brasil entre o final da década de 30 e o início da década de 40. A produção acadêmica começa a partir do ano de 1939, com a Revista Brasileira de Geografia editada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e em seguida pelas teses defendidas na Universidade de São Paulo (USP) a partir de 1944.

O principal problema da regionalização no Brasil nos anos 40 era a utilização do critério de 'regiões naturais'. Para este tipo de regionalização dá certo, era necessário conhecimento exato do território por parte dos geógrafos, caso houvesse conhecimento com exatidão, todo o país seria regionalizado através deste critério. Era um critério difícil de ser executado e sua divisão regional, de fato, nunca chegou a ser uma divisão definitiva. Novas observações e interpretações mais corretas sempre iriam permitir um progressivo aperfeiçoamento da divisão regional e aos geógrafos cabia deixar o campo livre para a busca incessante por outras alternativas.

O ideal a época, seria adotar uma divisão regional para fins político-administrativos. Nesse caso não se podiam abstrair as unidades políticas existentes no país, pois essas faziam parte os recortes territoriais da administração pública. As perguntas que se faziam na década de 40 eram: Como agrupar as diversas unidades políticas do país? Quantos agrupamentos deviam se formar? Quantas unidades devem compor cada um desses agrupamentos e regiões?

Nessa época, o Brasil possuía 22 (vinte e duas unidades político-administrativos) (IBGE, 2007). A coleta de dados, informações e sua sistematização só seriam possíveis se o agrupamento fosse armazenado em regiões pouco numerosas, portanto, as necessidades administrativas exigiam esse agrupamento. Observou-se que estas unidades apresentavam problemas administrativos diferentes umas das outras. Era a questão da regionalização. Para Haesbaert:

Regionalizar, no seu sentido mais amplo e relacionado a uma de suas raízes etimológicas, enquanto "recortar" o espaço ou nele traçar linhas, é uma ação ligada também ao sentido de orientar-se - como na antiga concepção de "região" dos áugures (adivinhos) romanos que através das linhas ou "regiões" traçadas no céu pretendiam prever o destino de nossa vida aqui na Terra. Mas "orientar-se", através de nossas regionalizações num mundo que, para muitos, encontra-se marcado mais pela desordem do que pela ordem, mais pela

precarização e vulnerabilidade do que pelo fortalecimento e estabilidade de nossos vínculos territoriais? (Haesbaert, 2010, p.3-4)

E complementa:

Um primeiro pressuposto é que o de "regionalizar" significa, de saída, assumir a natureza do regional, hoje, ao mesmo tempo como condicionado e condicionante em relação aos chamados processos globalizadores - ou melhor, como seu constituinte indissociável - a ponto de, muitas vezes, regionalização e globalização se tornarem dinâmicas tão imbricadas e complementares que passam, a ser na prática, indiscerníveis, muitos apelando para neologismos como "glocalização" para entender a complexidade desses processos. Mas a globalização, como bem sabemos, está longe de ser um consenso, em primeiro lugar, por não representar, um processo uniforme e, neste sentido, não ser propriamente "global". Muitos pesquisadores preferem usar o termo sempre no plural, "globalizações", distinguindo aí suas múltiplas dimensões, a enorme desigualdade com que é produzida/difundida e seus diferentes sujeitos - tanto no sentido daqueles que prioritariamente a promovem e a desencadeiam quanto daqueles que a ela basicamente, encontram-se subordinados (Haesbaert, 2010, p.4)

No Brasil, os Estados nordestinos respondiam negativamente a regionalização por meio do critério 'região natural', uma vez que as imposições da situação climática eram diferentes do que aconteciam na Amazônia. São regiões que apresentam contrastes muitos diferentes e a principal dificuldade era a imposição do meio físico. Georg Von Mayr, estatístico, argumentou em sua obra *Statistik und Gesellschaftslehre* (1895) que os dados estatísticos não fossem referidos as unidades administrativas e sim as regiões naturais (IBGE, 2007). Estas sim, poderiam embasar o conhecimento 'método geográfico' em substituição ao 'método administrativo'. Já em 1891, K. T. Von Inama Sterna Sternegg escrevia na sua revista *Statistische Monatschrift* que a moderna análise em matéria estatística é cada vez mais geográfica e leva em conta as pequenas unidades geográficas (IBGE, 2007), contudo, a multiplicidade de divisões inviabilizava os dados estatísticos agrupados de modo diverso.

O conceito de Região Natural foi elaborado pelos geógrafos a partir de dois princípios complementares. O primeiro refere-se a extensão que serve de base ao estudo da distribuição de elementos naturais da superfície terrestre respondendo às perguntas 'de onde' e 'até onde'. O segundo corresponde ao princípio da conexão que evidencia as interrelações existentes entre elementos naturais que ocorrem em um mesmo lugar. Nessa acepção, uma região natural pode ser delimitada ao se analisar a distribuição de elementos naturais e as influências recíprocas que estes exercem numa dada extensão. Paralelamente, é delimitada por um conjunto de elementos naturais que estão

correlacionados entre si, pois essa correlação confere unidade a região. Além desses princípios, outro aspecto objeto de discussão entre os geógrafos era a delimitação linear, que não admitia zonas de transição. Alguns defensores do conceito de região natural afirmavam que a natureza não tinha fronteiras e que nela não havia mudanças repentinas, mas as áreas se distribuíam em diversos elementos e superpunham um entrecruzamento bastante complexo.

Destacam-se entre estes geógrafos, o francês Vidal de La Blache que procurava unir aspectos “naturais” e “humanos” em suas monografias para a explicação de fenômenos geográficos (Contel, 2015). Outro geógrafo que seguiu esta abordagem foi o geógrafo Lucien Gallois. Segundo Gallois (2013) as regiões podem ser consideradas grandes, ou pequenas, mas todas de ordem física que é conveniente reservar o nome regiões naturais.

No Brasil dos anos 40, a geologia, o relevo, o clima e a vegetação condicionaram a maneira de se regionalizar o país. No caso da Amazônia, esses elementos convergiram para a primeira tentativa de regionalização deste bioma. A primeira tentativa de regionalização amazônica visava uma racionalização da divisão territorial do Brasil, com vistas à normatização administrativa e jurídica da República, inserindo-se num contexto de se tentar reorganizar o espaço político-administrativo do país, de maneira uniforme (IBGE, 2017). A tentativa de regionalizar o país nesta época estava marcada por graves diferenças quanto aos critérios de fixação de competências dos Territórios Federais, definidas em áreas consideradas remotas, especificamente na Região Norte.

A elaboração de Zonas Fisiográficas pelo IBGE, em 1942, coincidia na criação de Territórios Federais nos estados fronteiriços com grande extensão territorial e baixa densidade demográfica, como o Amazonas, Pará e Mato Grosso (IBGE, 2017). Tentar regionalizar a Amazônia por meio do critério de região natural, seria complexo, tanto que é evidenciado por Moreira (1960) que “a Amazônia não é uma região muito fácil de definir ou delimitar, a começar pela plurivalência de sentido do termo que a nomeia, que tanto pode significar uma bacia hidrográfica como um espaço econômico”.

Dada a tentativa frustrada de tentar regionalizar a Amazônia, o aspecto defendido pelos geógrafos à época era a tentativa de regionalizar a Amazônia, para fins de planejamento econômico. Segundo Soares:

Tal delimitação se destina à determinação da área do território nacional, na qual deverá ser executado, de acordo com o que determina a Constituição Brasileira, um vasto programa de recuperação e valorização econômica, bem como de sua ocupação, povoamento e colonização (Soares, 1948, p.3)

O entendimento de Amazônia, se confundia, com os pressupostos históricos da ‘Hileia Amazônica’, ou seja, a Amazônia como uma unidade que abarcava riquezas naturais e minerais as quais, do ponto de vista científico, dava respostas as necessidades de uma unidade espacial geo-econômica, em razão de uma nova estratégia territorial que se impunha para a região e não atendia às necessidades da valorização econômica pensada especificamente para fins de planejamento econômico.

Crerios geográficos, históricos, econômicos, sociais eram importantes para a construção e reconstituição de uma geografia histórica do ordenamento espacial dos lugares, das regiões e dos territórios. Não deveriam ser negligenciados, pois uma das premissas da delimitação regional era o planejamento e sobretudo, a sua respectiva ocupação. Nas palavras de Soares:

A história econômica da Amazônia tem provado que a sua ocupação, pelo vale do Rio Grande acima, tem sido instável, insubsistente, por se basear, quase que exclusivamente, no extrativismo vegetal, cujas fases de intensa atividade são condicionadas por fases de mais procura de matérias-primas na floresta amazônica, sempre seguidas de um colapso, resultante da cessação de interesse pelas mesmas (Soares, 1948, p.168)

Segundo Magnano (1995), no final dos anos 60, o IBGE elaborou uma segunda proposta de Divisão Regional do Brasil, em um período que, para muitos autores encerrava uma discussão teórica-metodológica sobre o assunto da regionalização, o qual ocorreu em um contexto político-institucional pautado pela distinção política e estruturação do planejamento público, então explicitamente a serviço de um projeto de desenvolvimento econômico.

Entre os anos 60 e 70, alguns geógrafos brasileiros exerceram forte influência a respeito das discussões sobre os conceitos de território, região e fronteira para a Amazônia. Entre estes autores, destaca-se Bertha Becker, que utilizou teorias como centro-periferia e fronteira de povoamento, pois estas regiões não possuíam conexão com o centro do país (Mello-Théry & Théry, 2014). Nos anos 70, a importância do termo fronteira como espaço geográfico, político e econômico e elemento básico para o desenvolvimento nacional, um desenvolvimento pautado no consumo de recursos

naturais e no avanço da fronteira agrícola (Mello-Théry & Théry, 2014). A perspectiva histórica, com base na ocupação da Amazônia, ressalta os impactos negativos quanto as potencialidades geradas desde a época da formação territorial da Amazônia (1616-1930), do Desenvolvimento Regional (1930-1985) e das transformações territoriais a partir da interpretação de fronteira socioambiental e ecológica.

Becker (1983) centra sua argumentação no conceito de território e em seu uso político. Orienta-se pelos pressupostos teóricos de Raffestin (1980) para fazer uma crítica unidimensional de Friedrich Ratzel como para argumentar em favor da multidimensionalidade do poder (Saquet & Cichoski, 2013).

Para Becker:

A Geografia do Estado-Nação esconde os conflitos existentes em todos os níveis relacionais e constitui um fator de ordem, privilegiando o concebido em relação ao vivido. A análise das relações de poder se impõe para eliminar o determinismo da concepção unidimensional do poderio do Estado e superar a dicotomia do concebido/vivido (Becker, 1983, p.7).

Nessa concepção, o território é compreendido como um espaço formado por distintos atores sociais organizado e socialmente para além da atuação do Estado (Saquet & Cichoski, 2013). Para Becker, as dimensões sociais de economia e política constituem a contribuição do território, com limites e malhas formadas pelas ações de poder existentes entre diferentes atores sociais regulados pelas relações políticas sendo determinados pelos processos econômicos. A compreensão do território como uma relação entre homem e espaço, é de extrema importância para compreender que o espaço antecede o território.

Neste contexto, Raffestin nos mostra que:

O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço. (Raffestin, 1980, p.50)

Na Amazônia, os povos indígenas sempre foram os ocupantes originais do espaço geográfico, “mas a história indígena é um capítulo que tem sido negligenciado na história social da Amazônia” (Castro & Campos, 2015). Neste contexto, ocorre uma discussão do conceito de ‘território usado’ apoiado na concepção de Milton Santos.

O autor afirma que:

O território usado constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes. Daí o vigor do conceito, convidando a pensar processualmente as relações estabelecidas entre o lugar, a formação socioespacial e o mundo. O território usado, visto como uma totalidade, é um campo privilegiado para a análise na medida em que, de um lado, nos revela a estrutura global da sociedade, e de outro lado, a própria complexidade do seu uso (Santos, 2000, p.3-12)

Santos aponta duas diferenciações entre o que denominou de ‘território usado’ e ‘território em si’. Segundo o autor, o que faz do território objeto de estudo geográfico não é a compreensão do território pelo território em si, mas pelo uso que é dado a ele. Assim, a separação conceitual do território como forma, é uma definição meramente material; e o ‘território usado’ como “objetos, ações, sinônimo de espaço humano” (Santos, 1994). Santos define ainda que “o território é o lugar onde se realizam todas as ações, paixões, poderes, forças e fraquezas; sendo ele o lugar onde a história do homem se realiza a partir da manifestação de sua existência” (Santos, 2007).

Desde os anos 1970 na Amazônia, as dinâmicas sobre novas áreas e os fluxos de migração advindos da intencionalidade institucional provocaram a chegada de novos atores sociais. Saquet e Cichoski (2013) destacam que “o Estado é um mediador que favorece a modernização em certas áreas, especialmente por meio de subsídios e de investimentos estruturais”.

Becker (2005) compreende que 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. É neste contexto que Becker e Egler (1997) identificaram na Amazônia, unidades territoriais básicas sobre as quais transpuseram os conceitos de vulnerabilidade natural e potencialidade social.

Os conflitos e as tensões na Amazônia ocorreram a partir da mobilidade e dos processos migratórios. Inicialmente pela abertura de rodovias, Rodovia Belém-Brasília e depois pelas rodovias Transamazônica, BR-163 e BR-174 na segunda metade do século XX (Castro & Campos, 2015). Para Mello-Théry & Théry (2014), o governo planejou esta conquista e à medida que a terra foi apropriada, os conflitos foram acentuados: disputas por territórios, e não apenas pela terra, conflitos com os territórios indígenas.

Considera-se que os usos do território trazem consigo diferentes caracterizações sobre as práticas espaciais em dado território. Em contrapartida, não se pugna realizar uma conceituação do que é território indígena dado o entendimento de que todo território

indígena tem particulares específicas e formações culturais, sociais, étnicas já estabelecidas de acordo com cada cultura e modo de vida de cada povo, mas sim, a relação destes agentes.

O que se observa atualmente é uma convergência de aspectos incomuns do passado atualizados ao presente, por parte dos povos indígenas a partir uma lógica voltada ao neocolonialismo. Os conflitos em terras indígenas e as novas políticas para reafirmação de uma lógica neoextrativista, seja pelas *commodities* que se expandem através das explorações de minérios, recursos florestais, recursos de biodiversidade ou recursos naturais (re)produzem a permanência dos altos níveis de desigualdades socioespaciais.

#### 4. ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

Neste capítulo, é apresentada, inicialmente uma caracterização do *locus* da pesquisa, BR-319 e em seguida, foi realizada a análise das discussões.

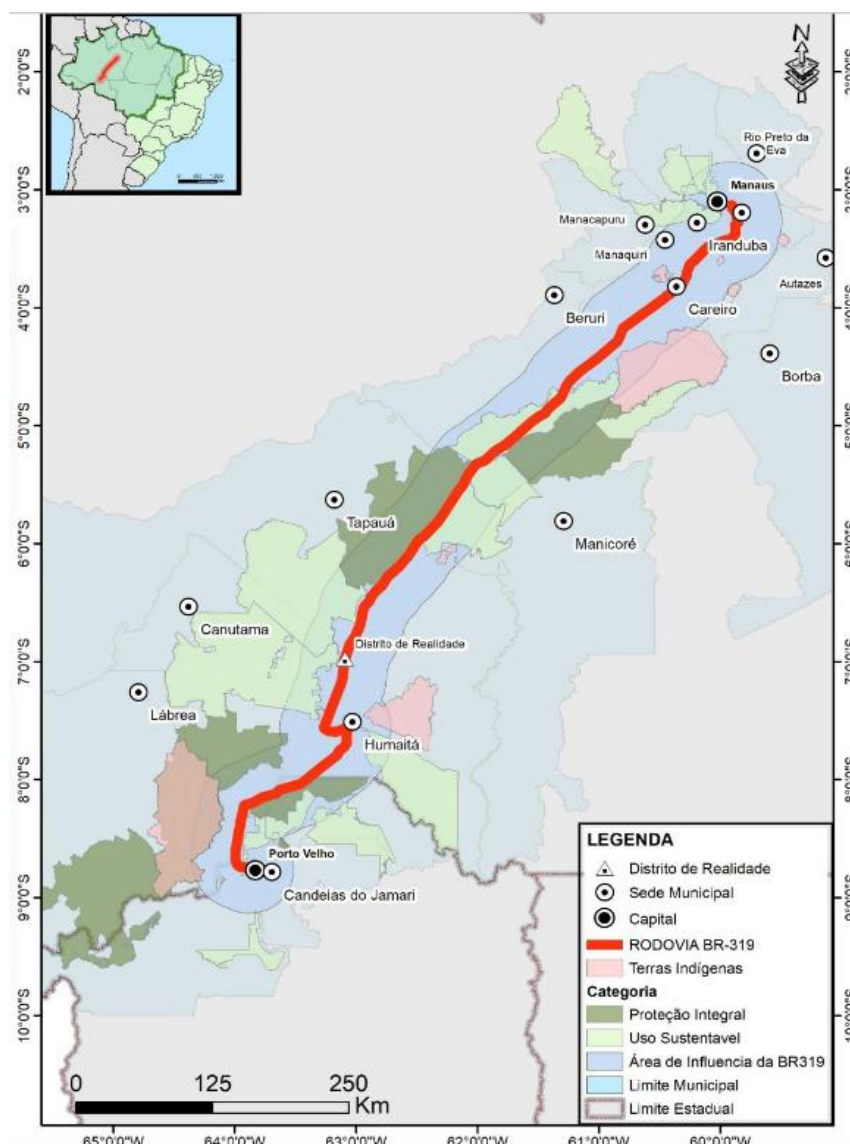
##### 4.1 – Unidade de Análise – BR-319 (Manaus – Porto Velho)

Essa dissertação tem como *locus* de pesquisa a Rodovia BR-319 que está localizada entre os Estados do Amazonas e Rondônia, num percurso de 877 km de extensão entre as capitais Manaus e Porto Velho. Foi construída entre os anos de 1972-1976 e teve pleno funcionamento de suas atividades rodoviárias até os anos de 1988 devido a falta de investimentos por parte do Estado Brasileiro e por problemas físicos-ambientais decorrentes das ações erosivas advindas da alta pluviosidade que incide sobre a região amazônica.

A BR-319 foi criada a partir do Decreto Lei N° 1.106, em março de 1970. Essa rodovia ligaria, por via terrestre as cidades de Manaus e Porto Velho e tinha por objetivo escoar a produção da Zona Franca de Manaus (que havia sido criado por intermédio de políticas públicas em 1967) para promover o desenvolvimento do estrado do Amazonas. Quando a BR-319 foi idealizada, o discurso utilizado pelo Ministro dos Transportes era proporcionar viagens de curta duração e a articulação de viagens de curta duração e a conexão dos sistemas viários de outras redes a Amazônia. Outro discurso utilizado, era do ex-diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Eliseu Resende que afirma que as estradas iriam provocar novos fluxos migratórios (RESENDE,

1973). A construção de rodovias na Amazônia tinha por objetivo a integração e o povoamento de regiões que não estavam densamente povoadas.

**Figura 02:** Área de extensão territorial da Rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho)



**Fonte:** Araújo-Filho (2025)

É coberta por gradientes de solo e topografia cortam o Interflúvio Purus-Madeira no sentido Nordeste-Sudoeste (IBGE, 1997). A norte, a vegetação presente no entorno da BR -319 é Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas. Ao sul, mais próximos aos municípios de Humaitá e Porto Velho, podemos observar Florestas Ombrófilas Abertas de Terras Baixas (IBGE, 1997). A geomorfologia da região é caracterizada pela



ocorrência de grandes interflúvios tabulares com topografia muito plana (Brasil, 1978) e altitudes variando entre 30 e 50 m (IBGE, 1997).

A presença de micro relevo com variações de altitude entre 1 e 3 m é bastante frequente e favorece a formação de poças temporárias no local. A presença de grandes quantidades de liteira e raízes finas sobre o solo, similar ao encontrado em solos podzólico da calha norte do rio Amazonas, também é característica marcante da região, apesar do solo siltoso. O solo é principalmente do tipo Laterita Hidromórfica e nos terraços e planícies fluviais ocorrem solos hidromórficos Gleyzados e Aluviais Eutróficos ou Álicos (Quesada *et al.* 2011).

#### **4.2 - Estado, Amazônia e Meio Ambiente – Configurações territoriais e o discurso geopolítico ambiental e de integração territorial a contemporaneidade (1850-2022)**

As configurações do espaço geográfico amazônico foram definidas a partir dos dispositivos e legislações existentes desde o ano de 1850. Dom Pedro II, imperador do Brasil, sancionou a Lei de Terras com o objetivo de estabelecer um ordenamento territorial no Brasil.

Segundo o *caput* a Lei de Terras N° 601 de 18 de setembro de 1850:

Dispõe sobre as terras devolutas do Império e acerca das que são possuídas por título de sesmaria [...]. bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que[...]estabelecimento de colonias de nacionaes e de estrangeiros, autorizado o Governo a promover a colonisação estrangeira na forma que se declara (Brasil, 1850).

Conforme escreveu Schwade (2019), a mencionada lei determinou que toda aquisição de terra pública devoluta deveria ocorrer por compra, todavia com exceção para imóveis situado ao longo da fronteira, assim como estabelece:

Art. 1º - Ficam proibidas as aquisições de terras devolutas por outro título que não seja o de compra.  
Exceptuam-se as terras situadas nos limites do Imperio com paizes estrangeiros em uma zona de 10 leguas, as quaes poderão ser concedidas gratuitamente (Brasil, 1850).

Nesse contexto, no ano de 1891 foi previsto na Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil no *caput* do Art. 64:

Pertencem aos Estados as minas e terras devolutas situadas em seus respectivos territórios, cabendo a União somente a porção do território que for indispensável para a defesa das fronteiras, fortificações, construções militares e estradas de ferro federaes (Brasil, 1891).

Historicamente, no Regulamento de Terras do Amazonas, de 21 de maio de 1892, em seu Art. 113 dispõe que dentro da porção do território pertencente a União, na forma do Art. 64 da Constituição Federal, que for indispensável a defesa das fronteiras, fortificações, não poderão ser adquiridas as terras devolutas (AMAZONAS, 1892).

Foi nesta época que a relação entre o Brasil e Portugal, ocasionou o sistema econômico vigente de um capitalismo não racional, no sentido weberiano no termo, no qual a acumulação não ocorre de forma orientada, mas no sentido de que a autorreprodução, renovação do lucro e a sua maneira de apropriação econômica fez com que Portugal utilizasse o Brasil como um campo explorador de riquezas (Rodrigues, 2011).

No final do século XIX, as economias de exportação da América Latina obtiveram resultados diferenciados no termo de acumulação do capital, da formação de classes sociais e de inovação tecnológica (Santos, 2010). A grande riqueza da borracha na Amazônia fez parte do primeiro grande fluxo migratório para a região e o crescimento da produção teve um aumento significativo na dinâmica migratória entre os anos de 1875 até os anos de 1907.

Desde 1877, a região amazônica havia recebido uma grande quantidade de migrantes, reflexo da produção em massa da cadeia produtiva da borracha, durante o primeiro ciclo da borracha. Devido a expansão e a modernização das cidades na Amazônia, no ano de 1907, foi implementada a primeira tentativa de integração nacional a partir da Operação Rondon, com a chegada da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas do Mato Grosso ao Amazonas popularmente conhecida como Operação Rondon e que tinha o objetivo primordial de estender uma linha telegráfica entre as cidades de Cuiabá a Porto Velho (Domingues, 2010). Esta tentativa de integração nacional através da penetração dentro dos territórios inexplorados foi responsável pela abertura de estradas, construção de pontes, mapeamento de terras e rios e uma primeira aproximação e contato com os povos indígenas.

Anos depois, outra tentativa de integração aconteceu entre 1910-1914 com a construção de linhas férreas como é o caso da Ferrovia Madeira Mamoré, que tinha por objetivo a escoação de produtos entre Bolívia-Brasil, fazendo referência a uma das cláusulas assinadas entre os dois países a partir do Tratado de Petrópolis (1903) que

permitia a livre navegação, o estabelecimento de alfândegas e a exportação entre as saídas pelos rios brasileiros e bolivianos em direção aos oceanos Atlântico (pelo Brasil) e pelo Pacífico (pela Bolívia).

Com o passar do tempo e após o fim da Primeira Guerra Mundial, no ano de 1930, ocorre a primeira sinalização de uma política de desenvolvimento regional que começa a se destacar com a gestão do Presidente Getúlio Vargas (1930 a 1945) e (1951 a 1954) tendo como efeito anterior a implementação dessas políticas, a crise de 1929 que influenciou diretamente na economia e na política brasileira a partir do processo de industrialização em São Paulo (Rodrigues, 2011). Nesta época optou-se pela construção de rodovias, para o transporte de cargas, devido aos altos custos de implementação de ferrovias.

As políticas territoriais no Brasil nesta época foram bastante influenciadas pela Comissão Econômica da América Latina – CEPAL, tendo como consequência o processo de industrialização que no final dos anos 40 se consolidou. A CEPAL surge no final década de 1940 e seu pensamento foi bastante influenciado pelos governos latino-americanos (Rodrigues, 2011). A saída para o desenvolvimento do ponto de vista, dos técnicos da CEPAL consistia na adoção de políticas deliberadas de desenvolvimento industrial, voltando-o para o mercado interno. Para isso, seria decisiva a participação do Estado como principal promotor de desenvolvimento (Barreto, 2000).

No governo Dutra, foi criado o Fundo Rodoviário Nacional, em 1946, que estabelecia um imposto sobre os combustíveis líquidos visando, por via disso, ao financiamento da construção de estradas, este fundo pode ser visto como um marco institucional da valorização da rodovia como modal de transporte (Rodrigues, 2011). O reconhecimento oficial das rodovias como modalidade prioritária de transporte no Brasil teve de esperar até o início dos anos 50, quando a aprovação de um novo plano nacional de viação ocorreu somente no ano de 1951.

Entre as camadas técnicas, a definitiva opção por esta modalidade de transporte já havia sido feita, logo após a Segunda Guerra Mundial, durante uma comissão de trabalhos pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (Galvão, 1996). Em 1958, destaca-se a construção das primeiras tentativas com a Região Amazônica, entre elas, a rodovia Belém-Brasília (BR-010). Foi a primeira ligação de transporte terrestre entre a Amazônia e o Centro Sul do país e fez parte do Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitschek - JK sendo considerada de grande importância para a estratégia nacional (Souza & Pacheco, 2013).

Com a chegada do período da Ditadura Militar (1964-1985), as políticas de expansão e povoamento da Amazônia foram ganhando forma com os inúmeros projetos anunciados através das decisões estratégicas pelo Governo Brasileiro que tinham como objetivo integrar a região aos grandes centros do país. Em concomitância com o projeto governamental existente, o número de estradas planejadas excedeu o que seria justificado pelos benefícios econômicos da melhoria de transporte, pois, o programa de construção de estradas era incentivado por questões de controle territorial e econômicas.

Com a propagação e incentivo pelo Estado Brasileiro nos anos 1960 e 1970, os movimentos migratórios ocorreram de forma intensa e acelerada do Sul para a Amazônia. A partir deste movimento migratório, o modal rodoviário passou a ganhar destaque a partir da criação da BR-364 que interliga seis estados (São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre), sendo conhecida como a “saída para o pacífico” (Lima, 2001), pela construção da Rodovia Transamazônica (BR-230) dividindo ao meio a região amazônica de leste a oeste indo em direção ao litoral brasileiro até a cidade de Cabedelo, no Estado do Paraíba (PB) e pela abertura da BR-163 (Cuiabá-Santarém) que possibilitou o avanço da fronteira agrícola e da expansão das atividades agropecuárias para o interior da Amazônia (Alencar, 2005).

A Rodovia BR-319 foi idealizada em um período em que a infraestrutura protagonizavam estratégias de integração, mas como um projeto de expansão de interesses e negócios para toda a Região Amazônica. O argumento norteado com base no “vazio demográfico” da região ao isolamento regional, era uma constante preocupação dos militares a época, pois os interesses internacionais estavam vinculados a exploração de minérios e dos recursos existentes.

Deste modo, os militares incentivaram as ideias de integração como discurso geopolítico de “integrar para não entregar”, baseando-se em questões e atividades econômicas como uma estratégia necessária para defender a soberania nacional. O cenário geopolítico nesta época possuíam entraves marcados pelas mudanças nas estruturas e esferas de poder. De um lado, estavam os agentes sociais representados pelos povos da floresta que representavam entraves a implantação da estrutura rodoviária, por outro lado, estavam grupos empresariais nacionais e internacionais que visavam a implantação de negócios.

É neste contexto que o discurso geopolítico de integração ganhou força no período da ditadura militar e se caracterizou por ações que começaram a partir da ação do Estado na Amazônia iniciando a partir do século XX e se caracterizando pela implementação de

um conjunto de estratégias sistemáticas de intervenção chamadas, de modo amplo, de políticas desenvolvimentistas (DNIT, 2008). Essas políticas começaram a partir do governo Getúlio Vargas (1930-1945 e 1951-1954), passando por governos estabelecidos pós-1964 e estendendo-se até a contemporaneidade com o discurso de repavimentação da Rodovia BR-319.

A partir da crise institucional, política, econômica e social que afetou os governos de Jânio Quadros e João Goulart, o golpe militar culminou-se em 1º de abril de 1964 (Rodrigues, 2011). A Ditadura Militar baseava-se no empenho de obter reconhecimento de segmentos sociais para os seus atos, medidas, ações e desígnios eminentemente autocráticas (Rezende, 2013). Consistia em um regime autoritário que durou cerca de 20 (vinte) anos subdividindo-se em dois momentos distintos: o primeiro de 1964-1968 com o golpe civil-militar, o segundo de 1968 até 1985 com o endurecimento do regime. Entretanto, os militares utilizaram o termo “Revolução de 1964” para minimizar a imagem que o Estado Brasileiro estava tendo nos contextos nacionais e internacionais.

Para o Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais - IPES (2009), três entidades tiveram papel fundamental na articulação do Golpe de 1964: a Escola Superior de Guerra (ESG), o Instituto Brasileiro de Ação Democrática (IBAD) e o Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (IPES). Um dos principais argumentos utilizados pela ESG para a manutenção do golpe adveio do ideal baseado no contexto da Guerra Fria, em que o mundo se dividia entre dois blocos e se desenvolvia em mundo subdesenvolvida e luta revolucionária (Brum, 2009).

Para Octavio Ianni (1991):

Os governos de 1964-1985 adotaram diretrizes econômicas que podem ser consideradas do mesmo gênero (...). Dentre os seus principais alvos e realizações, destacaram-se os seguintes: reduzir a taxa de inflação, incentivar a exportação de produtos agrícolas, minerais e manufaturados; racionalizar o sistema tributário e fiscal; estimular, sob o controle do governamental, o mercado de capitais; criar condições e estímulos novos a entrada de capital e tecnologia estrangeiros; conter os níveis salariais em todos os setores de produção; estimular a modernização das estruturas urbanas; executar o plano habitacional; criar a indústria petroquímica; estabelecer novos objetivos e criar novos meios na política de ocupação e dinamização de economia na Amazônia; ampliar os limites do “mar territorial”; defender e estimular a indústria do café solúvel; formular uma política brasileira de energia nuclear; modernizar as estruturas universitárias; retomar os estudos sobre a reforma agrária; propor a “integração nacional... (Ianni, 1991, p.229).

A ESG influenciou na criação de políticas de desenvolvimento para a Amazônia, pois na Ditadura Militar, todos os presidentes que administraram o Brasil tinham a sua

formação política, econômica e social por esta instituição. A ideia de “afastar o socialismo” era apenas uma estratégia para a concentração de poder por parte dos militares e estas consistiam em desenvolver a Amazônia e afirmar o princípio de soberania do Estado Brasileiro. Planos desenvolvimentistas foram colocados em práticas no país a partir de uma medida chamada Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), entre os anos de 1964-1966. Esta foi a primeira intervenção planejada dos militares, e teve como seus principais objetivos, o princípio da formação de uma tecnoestrutura na cúpula estatal (Rodrigues, 2011). Os primeiros anos da ditadura foram marcados pela imposição dos AI's (Atos Institucionais) visando a despolitização da população.

Para Brum (2009):

O regime assumiu uma postura e desenvolveu uma ação despolitizante, tanto para a centralização do poder, que se distanciava da sociedade, como por pretender reduzir questões sociais e políticas públicas a simples problemas “técnicos”, a serem tratados e resolvidos no âmbito restrito dos gabinetes pelas altas cúpulas que controlavam o aparelho do Estado. (Brum, 2009, p.305).

O General Humberto Castelo Branco assumiu a Presidência da República e deflagrou uma estratégia para o desenvolvimento da Região Amazônica, que mudou a política vigente até o final da ditadura militar. Uma das primeiras experiências feitas pela tecnoestrutura do Governo Militar foi a Operação Amazônia (1965-1967), que visava o desenvolvimento, a ocupação e a integração da região Norte (Rodrigues, 2011).

A Operação Amazônia era uma estratégia de Estado que trazia as negociações as estratégias de desenvolvimento regional devidamente unidas a lógica de argumentos políticos que se baseavam no vazio demográfico. As doutrinas utilizadas para o planejamento e desenvolvimento da Região Amazônica baseavam-se nos ensinamentos da ESG e tinham por objetivo o afastamento e a ruptura social por meio de algum movimento social contrário ao governo militar a época.

Para viabilizar desenvolvimento da Amazônia o Governo Federal criou a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco da Amazônia (BASA) que incorporou, ampliou e dinamizou as funções do antigo Banco de Crédito da Amazônia (BCA), conforme figura 03

**Figura 03:** Anúncio da SUDAM relacionado a política de colonização na Amazônia na década de 1960.



Fonte: SUDAM (1960)

Em dezembro de 1966, Castelo Branco acompanhado de políticos, planejadoras, banqueiros e industriais lançou em Manaus a Operação Amazônia, contendo medidas que resultaram na montagem efetiva de um aparato institucional, cujos objetivos eram a ocupação, o desenvolvimento e a integração de parte norte do Brasil.

Nesta época o país, passava por um período de estagnação econômica herdada dos anos da crise (Nascimento, 2003), o que impediu grandes investimentos no sentido de intervenção estatal para alcançar o desenvolvimentismo militar (Rodrigues, 2011). Várias empresas se instalaram com o apoio da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM. Oliveira (1988) afirmou que a Operação Amazônia “buscou idealizar o processo de ocupação da Amazônia com investidores da Amazônia contemplando as intenções desenvolvimentistas do governo militar, definindo os interesses dos empresários e dos escopos dos projetos de governo”. Em outras palavras, a ocupação da Amazônia baseava-se num falso discurso ideológico do governo militar de

integração, mas por detrás de todos os interesses estavam o processo de acumulação de riquezas (Rodrigues, 2011).

O milagre econômico brasileiro viria a acontecer posteriormente. Para Rodrigues (2014) o período do milagre econômico “foi caracterizado pela aceleração do Produto Interno Bruto (PIB), industrialização, baixa inflação e por um período de crescimento econômico e concentração de renda e exploração de mão de obra”. A forte presença dos Estados Nacionais no século XX foi fator determinante para o avanço das economias dos países subdesenvolvidos.

O controle de posições estratégicas está na raiz da apropriação e manutenção da Amazônia sob a soberania brasileira. Hoje, relações e conceitos são redefinidos pela ação conjugada de dois elementos. Para Becker (1995) “a revolução científico-tecnológica, que cria uma forma de produzir, cujas matérias-primas são a informação e o conhecimento, transformados em fontes de produtividade econômica e de poder político”.

É importante destacar que o Estado e o capital não são entidades, mas sim elementos de relações sociais que determinam as outras relações, e que o poder molda as práticas espaciais e o território a partir de diferentes atores e agentes sociais. Com o poder expresso pelas forças armadas de cada país, eram necessários o planejamento e uma gestão do território em diferentes escalas, e no Brasil foi um dos países que mais interviram na economia e no território a partir de um planejamento macrorregional e uma das principais regiões a sofrer esta intervenção foi a Amazônia.

A escala é um importante fator para a gestão do território, pois cabe dizer que a partir dela são fomentadas as políticas públicas. Para Becker (2005), a Amazônia, não necessita mais uma política de ocupação, pois a região já se encontra ocupada. O que de fato a Amazônia necessita, é de uma política de preservação e conservação da biodiversidade na qual os sujeitos sociais habitantes desta região, tenham direito ao emprego e renda e uma vida de forma sustentável.

Nessa perspectiva foi necessária o fomento de políticas públicas pelo Estado, sendo criado o Programa de Integração Nacional – PIN que teve origem em 1970, com o discurso relacionado a ocupação da Amazônia sob a lógica do discurso de “ocupar para não entregar”, além de desenvolver uma região que estava longe dos grandes centros a partir da abertura de estradas e processo de colonização.

O PIN foi instituído pelo Decreto Lei N° 1106/1970 e foi um grande marco para a política adotada pelo presidente Emílio Garrastazu Médici e desta maneira baseou-se num processo de interiorização de desenvolvimento através das estradas que conjugavam



planos de desenvolvimento baseado nos modais de transportes. O PIN visava destacar os seguintes pontos para as regiões Norte e Nordeste.

Para Veloso:

A fronteira econômica para as margens do Rio Amazonas realizando em grande escala e numa área com importantes manchas de terras férteis, o que a Belém – Brasília e outras rodovias de penetração vinham fazendo em pequena escala, assistematicamente e em áreas menos férteis. **(grifo do autor)**

Integram-se a estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste, rompendo um quadro de soluções limitadas para ambas as regiões.

Criação de condições para a efetiva transformações de Agricultura da região semiárida do Nordeste (Velloso, 1970, p. 13-14).

De acordo com o PIN, era prevista a colonização de 100 km de cada lado das estradas construídas e neste contexto, surge a criação do INCRA, tendo como uma de suas primeiras ações no ano de 1971, a estruturação do Programa de Redistribuição de Terras – PROTERRAS que visava a colonização do entorno de novas estradas abertas (Rodrigues, 2011). O PROTERRAS acompanhava o PIN e tinha por objetivo ratificar a orientação do desenvolvimento regional a partir da criação de programas especiais.

Entre os principais objetivos, Irmão destaca a:

Redistribuição de Terras – visando criar condições para promover o mais fácil acesso de homem a terra e dar assistência técnica, creditícia e social a pequenos produtores rurais.

Modernização da Agricultura – com a implementação de projetos agrícolas em base industrial, através do financiamento de projetos agroindustriais, assistências financeiras a modernização da agropecuária e subsídio ao uso de insumos modernos (Irmão, p.3, 1981).

Este programa era dirigido para as questões de agricultura e incorporava as linhas de crédito destinadas aos setores agrícolas nas regiões Norte e Nordeste. As políticas referentes a redistribuição de terras estavam relacionadas as modificações nas estruturas das propriedades de terras e procuravam revitalizar as ações do Estado baseando-se no Estatuto da Terra de 1964.

Já a linha referente a modernização da agricultura referia-se a estabelecer os mecanismos de apoio à agricultura com uma base capitalista que tinha por objetivo a expansão e modernização das empresas para a produção de insumos de agricultura, tendo esta linha a disponibilidade de crédito a vários ramos da produção agrícola e agroindustrial. Foi a partir destas políticas de intervenção do Estado que nasceram as políticas públicas de incentivo a ocupação da Amazônia.

Estas propostas de integração nacional do PIN juntamente com o PROTERRAS impulsionariam a abertura de estradas e a produção agrícola. Para Costa (2001), as grandes obras viárias e os sonhos expansionistas da ditadura militar foram amplamente propagados por um eficiente sistema de divulgação do patriotismo, ou seja, a utilização da região amazônica tanto economicamente quanto politicamente pelo Estado Nacional (Rodrigues, 2011).

Com o crescimento econômico na Região Amazônica, houve a intensificação dos fluxos migratórios oriundos do Nordeste, do Sudeste e Sul do país, passando a ter crescimento populacional intenso (Silva, 2019). Nesta época, não havia preocupação com a ideia de sustentabilidade, o crescimento e a colonização predatória foram fatores determinantes para o desmatamento descontrolado da Floresta Amazônica.

O PIN tinha por objetivo três decisões importantes: a abertura de duas novas rodovias na Amazônia – A BR-230 (Rodovia Transamazônica) e a BR-163 (Rodovia Cuiabá – Santarém), a implantação em faixas de terras de 10 km de cada lado novas rodovias, de um programa de “colonização e reforma agrária” e o início da fase de irrigação do Nordeste; além da transferência de 30% dos recursos financeiros dos incentivos fiscais advindos da redução de impostos de renda para o investimento do programa (Luz, 2013).

Inúmeros estudos foram realizados nos anos 1970, a exemplo, tem-se o Projeto RADAMBRASIL que tinha por objetivo realizar uma prospecção dos recursos naturais, sendo organizado a época pelo Ministério de Minas e Energia, através do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM). Um dos principais objetivos era a coleta de dados sobre recursos minerais, solos, vegetação, uso da terra e mapeamento dos recursos naturais na Região Amazônica.

Assim, todos os estudos e as imagens da região amazônica foram realizados por técnicas de aerolevanteamento. Anos depois, foi necessário mapear os recursos naturais com o objetivo de fomentar as políticas públicas específicas para fins de planejamento e de gestão do território baseando-se nos moldes da região.

Desde o início do processo de ocupação e colonização, a Amazônia então passou por um processo de interiorização. A esse respeito Santos e Silveira (2001), ressaltam sobre a interiorização do povoamento, a qual ocorreu devido, de um lado, a mineração, e de outro, a criação de gado nas fazendas, conforme o anúncio de estradas eram anunciados, como é demonstrado na figura 04.

**Figura 04:** Anúncio das atividades rodoviárias na década de 1970.



**Fonte:** Arquivo Nacional (1970)

A dimensão do discurso do “vazio demográfico” era recorrente nos anos de 1970, sendo necessário ao Estado, ocupar e garantir a segurança nacional naquele momento. Com a importância da ligação territorial entre diferentes localidades, o PIN foi responsável pela construção de rodovias que fizeram importantes conexões com a BR-319, entre estas áreas, destacam-se a Rodovia Transamazônica (BR-230), Manaus – Boa Vista (BR-174), Perimetral Norte (BR-210), projetada para atender os Estados do Amazonas, Pará, Amapá e Roraima e a Cuiabá – Santarém (BR-163),

A primeira estrada refere-se a BR-230 (Rodovia Transamazônica) foi inaugurada em 1972 com o objetivo de acabar com a seca do Nordeste e desenvolver o país por meio da integração e migração de nordestinos para a região amazônica (Braga, 2011). Essa estrada passa por 6 (seis) Estados, são eles: Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará e Paraíba, três tipos de ecossistemas e custou a vida de cerca de 8000 mil indígenas, segundo a Comissão Nacional da Verdade – CNV (Silva, 2019). O projeto de construção desta rodovia teve um caráter fortemente político, influenciando a migração nordestina para a Região Amazônica (Castro *et al.*, 2023).

Na construção desta rodovia, conforme figura 05, é observada que a infraestrutura e o tamanho desta obra consumiria uma grande quantidade de recursos públicos. Segundo Souza (2006), “o abandono do projeto por parte do Governo Federal, virou manchete,

através do drama de milhares de famílias isoladas em vicinais intransitáveis, sem acesso a saúde, crédito agrícola foi notícia em todos os jornais”.

**Figura 05:** Extensão da Rodovia BR-230



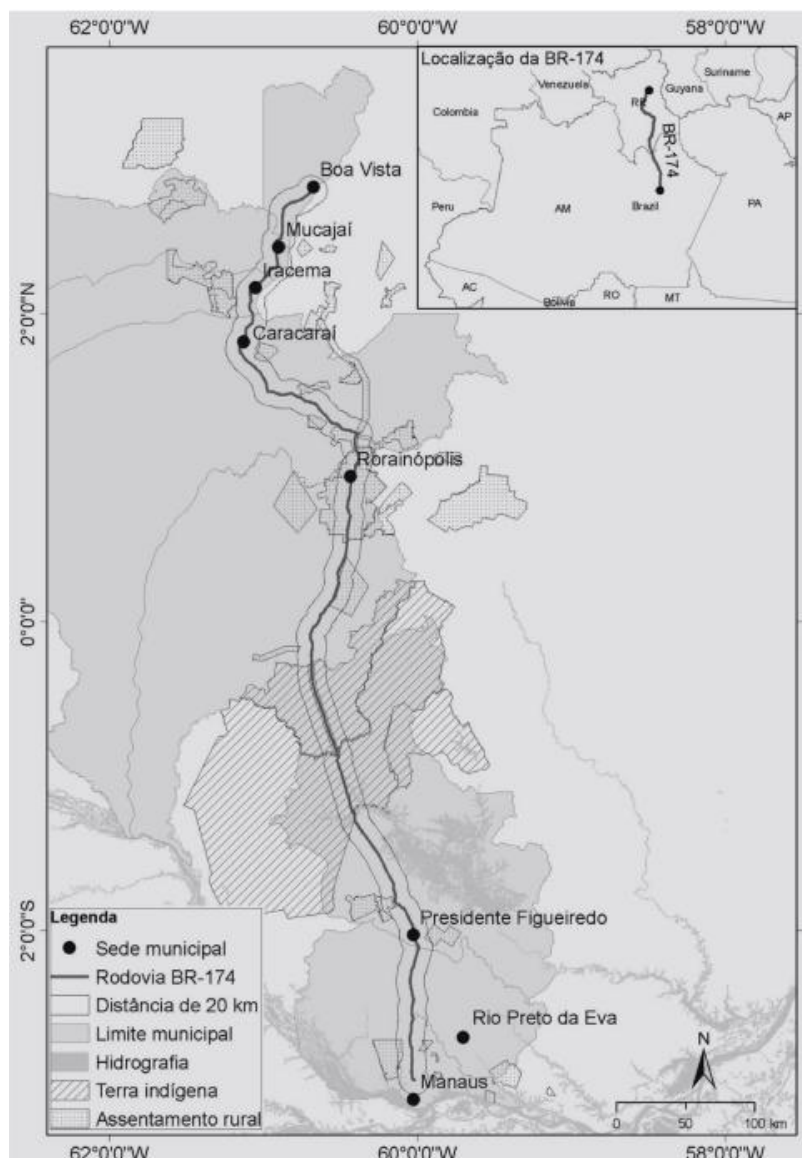
**Fonte:** Observatório Urbano de Transporte Coletivo (2023)

A segunda estrada construída nos anos de 1970, foi a BR-174 (Manaus – Boa Vista), considerada uma rodovia longitudinal que iria cortar sentido Norte-Sul. Teve a sua construção iniciada em 1970 e concluída em 1977, tendo como principal objetivo o escoamento dos produtos da Zona Franca de Manaus, a época que foi construída tinha a função de escoar produtos para outros países, utilizando o território venezuelano a partir de acordos comerciais e bilaterais. Esta estrada perpassa os Estados do Amazonas e Roraima, seguindo até a Venezuela.

Um dos grandes destaques na criação desta rodovia foi que o percurso dela passaria pela Terra Indígena Waimiri Atroari. No decorrer do processo de construção desta estrada foi necessário um grande aparato de representantes da FUNAI para entrar em contato com os povos indígenas inseridos nessa região, o que aumentou drasticamente a incidência de pandemias, tendo como resultado a redução da população (Coelho, 2015). A estratégia para a construção e facilitação desta rodovia, se deu a partir de um processo de contaminação devidamente arquitetado por latifundiários e sertanistas que ocuparam esta área na época com doenças, tais quais, como o sarampo, gripe, varíola e tuberculose

(CNV, 2012). As atividades de mineração destacaram-se a partir da Mineração Taboca, localizada no Estado do Amazonas entre os anos de 1979 e 1988 com a sobreposição de terras indígenas pela passagem da construção da rodovia, conforme figura 06.

**Figura 06:** Extensão da Rodovia BR-174



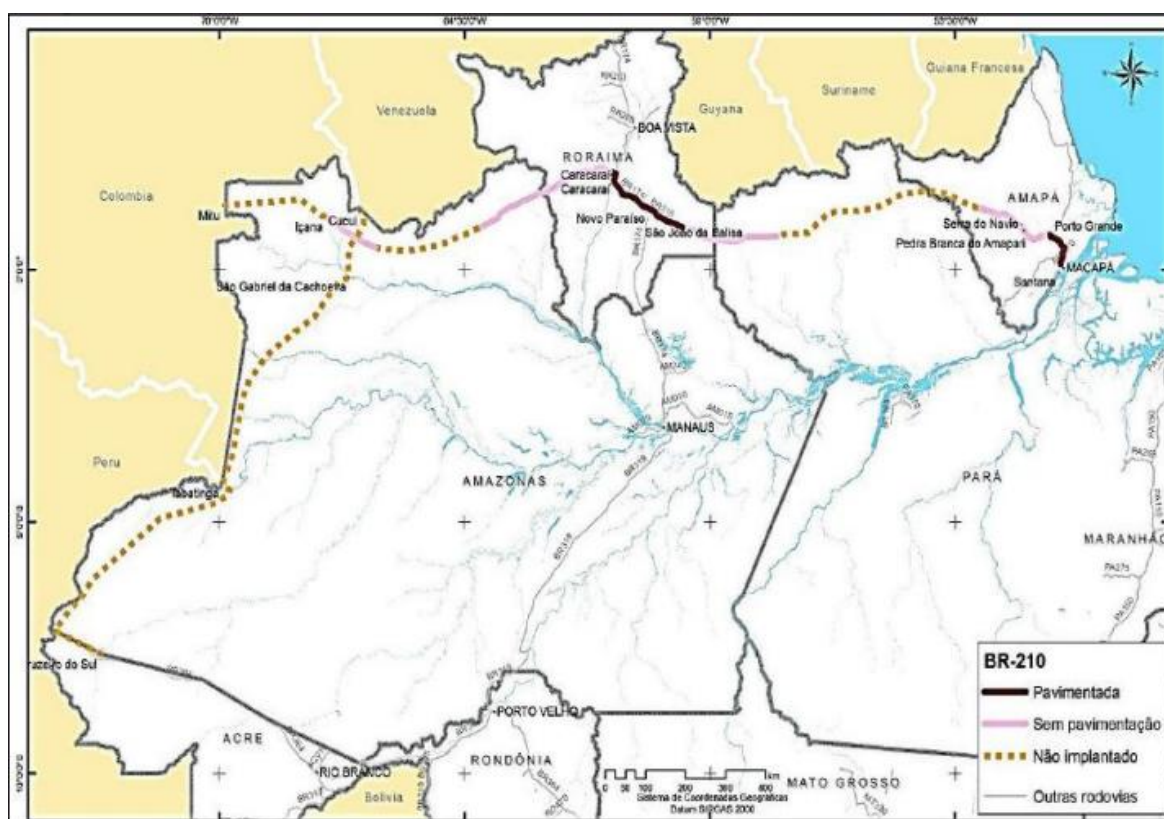
**Fonte:** Rodrigues & Pinheiro (2011)

A ideia de colonização da Amazônia por parte dos Programas de Integração era uma “necessidade” de extrema urgência. Este termo estava associado além da ideologia de integração, ao verdadeiro objetivo que compreendia a extração dos recursos, das coisas e dos lugares, de forma que a região amazônica era vista como um local de exploração de

recursos. Não era considerado pelos políticos e militares da época, as populações originárias e sim o modo de vida urbano que estava aliado aos interesses dos militares a época.

É neste contexto que se encontrou a terceira estrada construída que foi a BR-210 - Perimetral Norte (figura 07), que foi planejada a partir da realização de estudos e com planejamento de recursos e deveria ser entregue somente após a priorização que o Governo Militar dava a outras estradas como a BR-364, BR-319, BR-163 e principalmente a Transamazônica, BR-230.

**Figura 07:** Extensão da BR-210 (Perimetral Norte)



**Fonte:** DAMASCENO & FILOCREÃO (2019)

Esta rodovia foi anunciada em 1972 e cortaria 4 estados da Região Norte, entre eles, o Amapá, Pará, Amazonas e Roraima, começando de Macapá (AP) até a cidade de Caracaraí (RR), encontrando-se com a BR-174. Durante todo o processo de planejamento e criação destas rodovias, os povos indígenas sempre foram declarados como sujeitos

esquecidos e tinha-se a lógica que nesta região havia um grande vazio (Costa & Souza, 2020).

As estradas eram projetadas e muitas delas cortaram as terras indígenas e os problemas de infraestrutura aumentaram, não somente pela questão de infraestrutura, mas por questões sociais, onde comissões como a Comissão Pró-Índio e a Confederação Nacional de Bispos do Brasil (CNBB) foram defender os direitos dos povos indígenas as suas terras.

Segundo Costa & Souza (apud Coluna Roda Viva, 1974):

Os índios Yanomami ocupam uma área de floresta tropical, na Região da Fronteira da Venezuela. No Brasil, eles habitam em áreas entre o território Federal de Roraima e o Estado do Amazonas, com uma população estimada em 8.400 índios, constitui-se cerca de 14% da população de Roraima.

A exploração de garimpo de cassiterita em terras indígenas Yanomami. A Perimetral Norte que cortou o seu território ao sul, a penetração maciça de peões de desmatamento, trazendo doenças e conflitos, já causaram o desaparecimento de mais de vinte aldeias e morte de mais de mil pessoas. A eminência da ocupação econômica da região e a consequente ameaça a sobrevivência dos índios Yanomami determinaram o surgimento de várias propostas de delimitação do território, visando a proteção do direito dos índios a posse e a ocupação de área contínua. A FUNAI, em 1977, declarou a ocupação indígena de 21 áreas contínuas.

(Costa & Souza, 2021 *apud* Coluna Roda Viva, 1974. Assinada por Terezinha Corrêa).

Similarmente ao que aconteceu em outras rodovias, na BR-210 o processo de colonização trouxe consequências tanto para a saúde dos povos indígenas como os conflitos diretos contra os agentes estatais e os conflitos indiretos com latifundiários, garimpeiros, povos indígenas e populações ribeirinhas marcando assim um conflito pelos territórios devido as perdas e pressões locais que interferiram em seus respectivos modos de vida.

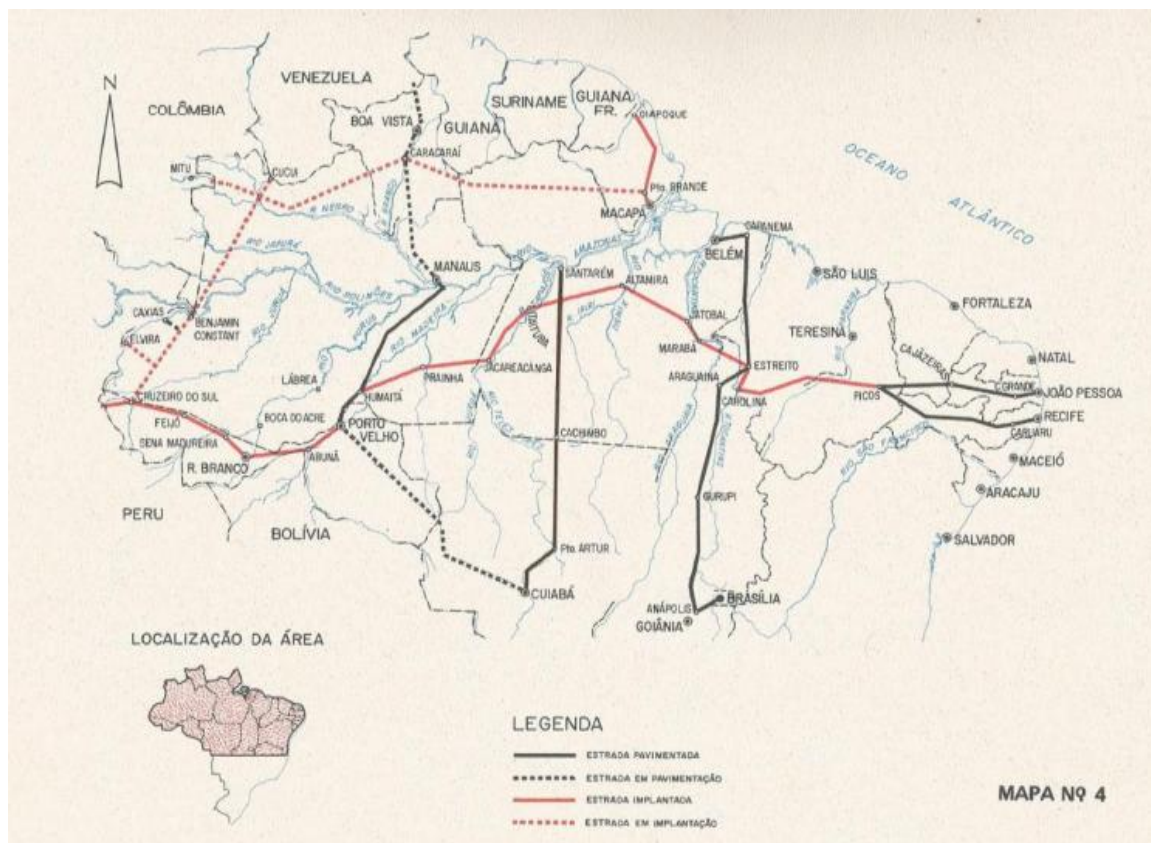
É neste contexto que também se inseriu a BR-163 (Cuiabá – Santarém) que teve papel expressivo no processo de ocupação da região amazônica e durou cerca de cinco anos para ser construída. Com a construção desta estrada foram enfrentados inúmeros problemas como a morte de vários homens por doenças tropicais (Silva, 2019).

A BR-163 começou a ser aberta em 1973 com a influência do Plano de Integração Nacional (PIN) e uma das suas principais justificativas seria a implementação dos projetos de colonização que foram instalados durante o seu processo de construção. A



BR-163 (conforme figura 08) possui cerca de 1756 quilômetros que ligam as cidades de Cuiabá (MT) a Santarém (PA), sendo 993 quilômetros não pavimentados (Alencar, 2005)

**Figura 08:** Estradas planejadas para a Amazônia durante a implementação do Plano de Integração Nacional (PIN)



Fonte: DAMASCENO & FILOCREÃO (2019)

Não obstante, a Rodovia BR-163 foi abandonada pela falta de recursos públicos no início dos anos 80, e pelas questões relacionadas ao alto grau de pluviosidade na rodovia que foram causando processos de deteriorização. Nesta estrada, a lógica econômica prevaleceu porque grande parte dos produtos que são gerados na Zona Franca de Manaus (ZFM) utilizam esta rodovia para escoamento. Foi inserida inicialmente como obra prioritária no Programa Avança Brasil de Fernando Henrique Cardoso nos anos de 1996, e somente, no Programa Brasil para Todos recebeu investimentos e melhorias na infraestrutura para que houvesse a redução de custo do transporte de grãos nas regiões de Mato Grosso.



### **4.3 - BR-319: Dos desafios de integração nacional aos ideais de desenvolvimento (1964-2022)**

No período que correspondeu a ditadura militar (1964-1985), as obras de infraestrutura apresentavam pouca participação efetiva da população e transparência, quanto a utilização de recursos utilizados, sendo que os povos indígenas e moradores de agrupamentos populacionais eram apenas informados sobre as decisões advindas por parte dos militares nas fases de implementação (UFAM, 2009).

A primeira idealização da Rodovia BR-319 aconteceu a nível estadual no ano de 1959, com a abertura de um serviço de 60 metros de extensão na Floresta Amazônica (UFAM, 2019). Quando idealizada a um nível regional, ganhou destaque expressivo tão quanto as outras rodovias planejadas no início de execução de obras pelo PIN e a defesa para a sua abertura estava relacionada a escoação de produtos produzidos na Zona Franca de Manaus (ZFM).

A proposta geopolítica do Estado Brasileiro era realizar uma vasta malha rodoviária para que todas as mercadorias pudessem ser transportadas pelas rodovias, já que desde os anos de 1940, o Brasil adotou este molde devido a extensão territorial do país. Inicialmente, a proposta de interligar as capitais do Brasil a Venezuela, a partir das rodovias entre Porto Velho – Manaus – Boa Vista - Caracas e por fim estabelecer o fluxo de pessoas a partir de assentamentos e propriedades nas margens da rodovia (Rebelo, 1973).

Muitos eram os desafios para a construção desta rodovia, não somente pelo viés econômico, político ou territorial e sim pelos desafios físicos para a implantação do traçado sobre a floresta amazônica, destacando-se o processo de adensamento florestal, o alto grau de pluviosidade, a dinâmica de regeneração da floresta através dos processos de sucessão ecológica e as proximidades com os interflúvios e canais fluviais que tornavam-se desafios a empreiteira, a época contratada, a empreiteira Andrade Gutierrez que teve de planejar o alto grau de dificuldades pelos padrões de drenagem.

Em 06 de maio de 1968, o DER-AM firmou dois contratos com a Construtora Andrade Gutierrez S/A para a execução de obras de implementação básica na construção da rodovia, nos subtrechos do Careiro do Várzea e o Rio Matuperi (no km 326) e do Rio Matuperi a Porto Velho (a partir do km 426) (UFAM, 2009).

A criação da rodovia ocorreu a partir da autorização do Decreto Lei N° 1.106/1970, em março de 1970. Essa rodovia conectaria por via terrestre as cidades de

Manaus (AM) e Porto Velho (RO). Quando a BR-319 foi idealizada, o discurso utilizado pelo Ministro dos Transportes era de proporcionar viagens de curta duração e a articulação de viagens de curta duração e a conexão dos sistemas viários de outras redes a Amazônia. Outro discurso utilizado, era do ex-diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, Eliseu Resende que afirmava que as estradas iriam provocar novos fluxos migratórios (Resende, 1973). No boço da implementação do PIN, as construções de rodovias na Amazônia tinham similaridades específicas em seus contextos históricos de criação, sempre idealizadas com o objetivo a integração e o povoamento de regiões que não estavam densamente povoadas.

A história não foi diferente na construção da BR-319, conforme (figura 09), as ofertas de facilidades realizadas pelo Governo Federal no regime militar, teve como consequência a expansão do fluxo migratório para a Região Norte do país. Outro discurso utilizado pelo Governo Federal era de que se a rodovia fosse aberta, com o passar dos anos com o pleno funcionamento da Zona Franca de Manaus (ZFM), a BR-319 geraria riquezas e lucro gerando viabilidade ao funcionamento da estrada para cobrir os custos logísticos.

**Figura 09:** Instalação e alojamento de trabalhadores da Andrade Gutierrez na BR-319



**Fonte:** Instituto Durango Duarte – DER/AM (1973)

Inicialmente a previsão de construção da BR-319 era para ocorrer entre 1968-1973 (Louzada, 2014), porém foi construída durante um período de oito anos acima do que foi

previsto no projeto original, devido a todos os ‘desafios de engenharia’ e a discussão de que se havia ou não viabilidade econômica para o seu pleno funcionamento, prevalecendo as críticas dos economistas e dos próprios Generais do Exército quanto a sua viabilidade econômica.

Em entrevista à Revista Veja no ano de 1970, o General Carlos Aloysio Weber questionava se as rodovias do PIN eram viáveis com o seguinte discurso:

A Rodovia entre Pôrto Velho e Manaus é uma obra fantástica com 300 de seus 846 km sobre alagados, atualmente a 500 km da conclusão. Um consórcio de economistas em 1968 concluiu que a rodovia era “economicamente inviável”. A menos que fosse ligada a um plano de colonização de suas margens, onde se plantariam – sugeria-se. Quase como um desaforo para a mata amazônica – palmeiras africanas. As colônias agrícolas ainda não surgiram, por falta de dinheiro. Mas a Pôrto Velho - Manaus vai bem, embora atrasada nos seus prazos e gastando um bocado quase 100% a mais do que o previsto. (VEJA, 02/07/1970, p. 28).

Em 1972, prestes a ser concluída, a rodovia fazia parte de um grande projeto geopolítico do governo militar no processo de integração geográfica e dinamização econômica regional. Para Becker (1972), a BR-319 era uma estrada que promovia uma integração física do território a uma redução no tempo de chegada as cidades e se articulava diretamente nos projetos de colonização que visavam as informações vitais do país através das rádios, jornais e ligações telefônicas.

Grande parte da mão de obra para os trabalhos técnicos vieram de outras regiões do Brasil, em especial, os ‘Candangos’, os mesmos atores sociais que trabalharam na construção de Brasília nos anos 60 foram devidamente recrutados para continuidade de obras da BR-319.

Para Freire (1985) os estudos técnicos de engenharia realizados na década de 50 mostravam a época que a construção da BR-319 era inviável pois de acordo com o traçado previsto na construção desta rodovia, o recorte territorial passaria por lugares pantanosos e de inundações periódicas entre o porto do Careiro e o Paraná do Arará sendo necessário construir aterros para elevação que correspondem a pista de rolagem de 2 metros acima das cotas medias das máximas registradas ao longo dos 60 anos, deixando a rodovia intrafegável na estação do inverno.

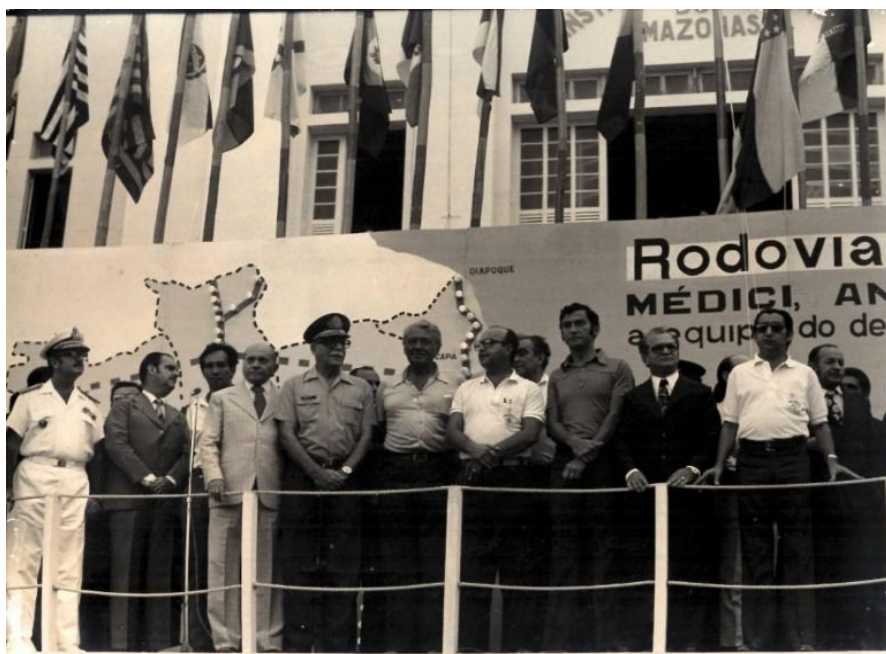
Para efetivar a conclusão da obra, a equipe de engenharia precisou utilizar adaptação de máquinas que possibilitavam a dispensação de lonas para cobrir a pavimentação devido ao alto grau pluviométrico (Duarte, 2016). O projeto de revestimento da BR-319 foi considerado inovador, segundo os conhecimentos técnicos

de engenharia e de construções, sendo classificada pelo DNIT como uma ‘estrada pioneira’ com um projeto de abertura do traçado e revestimento de cascalho, sendo um diferencial entre as demais rodovias previstas no PIN.

Em 1976, o título da matéria da revista Rodovia abordava sob ‘*o que diferenciava a BR-319 das outras estradas?*’. A resposta é clara. Destacava-se o *sputinik*, apetrecho que permitia a cobertura de plásticos das partes da rodovia já trabalhadas para impedir que as fortes chuvas destruíssem o trabalho com ajudas de vigias que, do alto das árvores, tratavam de avisar os operários em solo a aproximação das nuvens de chuva (Rodovia, 1976). Somente a partir do ano de 1976 ocorreu a inauguração da BR-319 que ao ser aberta, foi prontamente pavimentada.

Ernesto Geisel, inaugurou a rodovia em 27 de março de 1976, em Manaus (AM). Na ocasião, a inauguração foi presidida por Geisel e contou com a presença do Ministro dos Transportes Dirceu Nogueira, do governador do Estado do Amazonas a época, Henoch Reis e de representantes do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem, conforme figura 10.

**Figura 10:** Solenidade de inauguração da BR-319 em março de 1976



**Fonte:** Instituto Durango Duarte (1976)

Com o objetivo de manter um plano retilíneo entre as cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO), a estrada se sobrepôs a inúmeros rios importantes nesta região, como

o Igapó-Açú, Castanho, Tupana, Jutai, Açaí, Araçá, Fortaleza, Madeira, entre outros cursos d'água que totalizam mais de 30 (Freire, 1985). A rodovia exerceu papel fundamental na integração territorial, dentre eles, a instalação de cidades e vilas, as viagens interestaduais e a livre circulação de transportes de cargas e de produtos alimentícios no transporte e componentes para fabricação de eletrodomésticos em Manaus.

A partir da análise ambiental, observa-se a diferença altimétrica em determinados pontos da rodovia, a dinâmica de pluviosidade na região amazônica, o desmatamento acelerado que começava a ocorrer durante a utilização da estrada e o processo de degradação do solo a partir do grande fluxo de transportes e dos processos erosivos existentes por toda a margem da estrada. O trajeto desta rodovia passa pela Hidrovia do Madeira/Purus e possui diferentes cotas altimétricas em determinados pontos. Em 1976, “a construção da Rodovia Federal ficaria sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) sendo fiscalizada e acompanhada pelo Departamento Estadual de Rodagem do Amazonas – DER-AM” (Rebelo, 1973). Segundo Fearnside e Graça (2009), nos anos 70, a BR-319 teve pouco tráfego, já que a produção industrial de Manaus, foi exportada de forma mais barata pelos navios e até a via aérea. É importante mencionar também o transporte de carga, que era distribuído não somente por via fluvial, além do transporte de alimentos e de componentes produzidos no Polo Industrial de Manaus que ocorria por esta opção de modal rodoviário.

Cinco anos após a sua inauguração, a Rodovia BR-319 começou a ser abandonada pelo Estado Brasileiro a partir da ausência de manutenção periódicas de obras de engenharia (Silva, 2019). Uma série de fatores são apontados no EIA-RIMA (2009) para a intratragabilidade da estrada como: excesso de peso dos veículos, falta de investimentos de infraestrutura, elevada precipitação pluviométrica e a construção de aterros na época da construção da rodovia.

A Geopolítica sempre foi marcada pela presença de pressões internas e externas e por intervenções do cenário internacional, desde as guerras até as conquistas, exploração e colonização de indivíduos em respectivos territórios. Para Becker (2005), a geopolítica, atua, sobretudo por meio do poder de influir na tomada de decisões dos Estados sobre o uso do território. Verifica-se o fortalecimento e a coerção velada, pressões de toda a ordem para influir na decisão dos Estados sobre o uso de seus territórios.

Para Abreu (2018), o pensamento sobre o desenvolvimento nacional e de Defesa do Estado Brasileiro consiste em dizer que:

A Amazônia é um inderrogável patrimônio do Brasil constituído por bens e interesses nacionais importantíssimos para o Estado e a sua sociedade. Além de representar cerca de metade do território nacional, onde vive não desprezível parcela da população nacional, inclusive a maior parte de sua sensível população indígena, a região é percebida interna e internacionalmente como uma inesgotável reserva de riquezas naturais de toda ordem. Por isso constitui polo de atração de pesquisadores, empresários, turistas, e, de indesejados expropriadores, criminosos ostensivos de toda ordem bem como os travestidos de outras categorias. (Abreu, 2018, p.173).

Afirmações questionando a soberania da Amazônia, existem ao longo da história. Na década de 1990, Mikhail Gorbachov, ex-líder da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), afirmou que “o Brasil deveria delegar parte dos seus direitos sobre a Amazônia aos organismos competentes”. Em contraposição a esta fala, tem-se a do diplomata norte americano Henry Kissinger, o qual afirmou, que “os países industrializados não poderão viver da maneira como existiram até hoje se não tiverem a sua disposição os recursos naturais não renováveis do planeta”.

Contemporaneamente, em 2019, na reunião de G7, em Genebra, o atual presidente francês Emmanuel Macron afirmou que “associações, organizações não governamentais e atores sociais há vários anos – por vezes alguns atores jurídicos internacionais – levaram a questão para saber se podemos definir um status internacional da Amazônia”. (G1, 2019).

A importância da geopolítica na Amazônia no cenário internacional tem sido determinada pela grande quantidade de recursos estratégicos que despertam os interesses do país e das instituições internacionais pela apropriação do capital natural. Becker (2005) afirma que a primeira hipótese de constituição da Amazônia é “como uma fronteira do capital natural em nível global em que se identificam dois projetos: o primeiro é um projeto internacional para a Amazônia; o segundo é o de integração da Amazônia, sul-americana continental”.

Para Bogoni (2015), a Região Norte precisa ser completamente integrada ao restante da nação em estudos sobre integração e poder. Gheller (2015), afirma que a criação de uma infraestrutura seja um objetivo de um longo prazo, sobretudo pela dificuldade em integrar e conectar a região como um todo, tendo em vista as suas características naturais são barreiras que dificultam o processo de desenvolvimento na região Amazônica.

Na própria história do povoamento da região Amazônica, desde o tempo colonial, a Coroa não tinha recursos econômicos para conseguir povoar e ocupar o território, foi a partir deste fundamento que Portugal decidiu criar estratégias para assumir o controle territorial. A geopolítica sempre se efetivou por pressões e intervenções internacionais, seja pelo conflito direto de guerras ou pelos discursos intervencionistas entre Estados, que eram entendidos como uma fonte de poder e representação. Todos estes aspectos coercitivos entre Estados Nacionais influenciaram nos usos e desusos dos territórios.

Para Becker (2005) “a Amazônia é um exemplo vivo da nova geopolítica, pois o Brasil e os demais países latino-americanos são as mais antigas periferias do sistema mundial capitalista”. Na contemporaneidade, as mudanças nos processos de ordenamento territorial brasileiro são cada vez mais evidenciados pelas questões ambientais, porque os interesses ultrapassam as fronteiras nacionais.

Partindo dos pressupostos apresentados, idealiza-se a abertura de rodovias como forma de ligação entre os lugares para viabilizar a circulação de pessoas, mercadorias e favorecer a ocupação e colonização de terras nos Estados da Região Norte. Os incentivos a migração cresceram à medida que um pacote de obras de construção de rodovias era anunciado pelo Governo Federal era a ideia de possibilitar que a ocupação da Amazônia fosse uma forma de garantir o controle estratégico sobre essa região.

Segundo Ratzel (2011), “O estado é uma fração de humanidade e uma fração do solo”. As políticas de Estado previstas para a Amazônia buscavam estabelecer novas relações de produção do território sob forte influência do Estado e o poder de controle desta determinada área. Estratégias de Estado são abordadas por Ratzel quando se é afirmado que para integrar uma determinada região é preciso estabelecer uma relação entre centro e periferia, seja pela abordagem de centro econômico e poder político as áreas mais distantes dentro de um mesmo território.

A circulação é um importante processo nestas duas abordagens, pois é responsável pelo desenvolvimento regional e territorial de lugares que estão mais afastados dos grandes centros econômicos, políticos e administrativos. Neste sentido, as políticas públicas são criadas com o objetivo de incentivar novos fluxos migratórios, multinacionais e políticas de desenvolvimento a regiões mais afastadas.

Miyamoto (1995) destaca que “a circulação se tornou um dos maiores feitos realizados pelo governo militar nos anos 70 na Amazônia”. Segundo a autora, os meios de comunicação são o sistema nervoso do Estado que passa estabelecer um domínio sobre determinada área. “Redes e fluxos transfronteiriços escapam ao controle do Estado, assim

como a multiplicação de formas de auto-organização, a reorientação de ajudas multi e bilaterais que se descentralizaram destinando-se a escala local e globaliza-se a questão ambiental” (Becker, 2004).

Neste sentido, o surgimento do projeto de abertura de rodovias amazônicas visava interligar distintas regiões no Brasil, desde Boa Vista a Manaus (a partir da BR-174), Manaus a Porto Velho (BR-319), BR-364 (de Rio Branco a Cordeirópolis no Estado de São Paulo) a outras intersecções entre Cuiabá, Goiânia e Brasília a partir de outras rodovias criadas posteriormente.

Cabe afirmar que um dos principais setores a serem privilegiados com a abertura destas estradas foi o setor de transportes, que por um determinado período, foi essencial para o adensamento populacional de regiões mais afastados. Benchimol (1981) afirma que as correntes migratórias que se dirigiram para o Estado de Rondônia tiveram uma específica motivação o assentamento agrícola nos projetos de colonização do INCRA, voltados para a pequena e média propriedade familiar.

Nos anos de 1980, a BR-319 exerceu papel fundamental na integração territorial e até o ano de 1987, um grande fluxo contínuo de veículos existiu entre as cidades e vilas, ao longo deste traçado rodoviário, compostos pelas rotas de ônibus que ligavam as cidades de Manaus a Porto Velho, Cuiabá, Brasília e São Paulo.

Em reportagens do jornal *A Crítica* de 20 de abril de 1988, foram afirmadas outras razões para o abandono da BR-319, entre elas, que o excesso do peso dos caminhões foi um fator determinante para o processo de deterioração da rodovia. O jornal ainda apontou a crise do Estado Brasileiro no final dos anos 80 que limitou o corte de investimentos nas obras de engenharia e infraestrutura tendo como consequência a ausência de manutenção nas obras das rodovias construídas na Amazônia nesta época do regime militar.

Com o alto grau pluviométrico e a falta de manutenção da estrada, em 1988, a BR-319 se tornou completamente intrafegável devido ao baixo fluxo de veículos, rentabilidade econômica tendo um alto preço do transporte terrestre na escoação dos produtos da Zona Franca de Manaus. Nesta época, o crescimento de balsas (embarcações fluviais) foi a alternativa existente para o escoamento de produtos até o município de Santarém (PA). Ao serem desembarcados no Porto, os contêineres eram enviados via terrestre pela BR-163 (Cuiabá – Santarém) para prosseguir viagens via BR-163, para pôr fim, se especializarem em todo território nacional.

Inúmeras foram as tentativas de reabertura da BR-319, durante os anos de 1990, a partir dos Programas de Infraestrutura do Governo Federal. Em 1996, a BR-319 voltou



a ter pautas de investimentos no cenário nacional, quando o seu projeto de reconstrução foi incluído no Programa Brasil em Ação, sendo retirada mais tarde por falta de justificativa econômica (Santos Junior, 2019). No início do primeiro mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso – FHC (1994-1998), ocorreram as propostas de indução do crescimento rodoviário pelo Estado através dos Planos Plurianuais – PPA.

Segundo Théry:

Os programas Brasil em Ação (PPA 1996-1999) e Avança Brasil (PPA 2000-2003), realizados respectivamente durante o primeiro e o segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso (FHC), faziam parte de uma estratégia de integração da Amazônia para o espaço produtivo brasileiro e de consolidação da política de integração regional da América do Sul. Para reduzir os gargalos detectados, recursos consideráveis aplicados. (Théry, 2005, p. 41)

Os principais projetos do Brasil em Ação (PPA 1996-1999) visavam a recuperação de estradas. “Estavam inclusas a BR-364 (Trecho entre Porto Velho e Rio Branco), BR-163 (Cuiabá – Santarém) e o asfaltamento da BR-174 (no trecho referente a Manaus – Boa Vista), a implementação das hidrovias Araguaia – Tocantins e do Madeira, o gasoduto do Urucu (AM) e a linha de alta tensão conectando Tucuruí (PA), Altamira (PA) e a Itaituba (PA)” (Rodrigues, 2011).

No Programa Avança Brasil (2000-2003) e pela busca da corporação efetiva dos territórios mais ocidentais da Amazônia ao Sul-Sudeste, os principais eixos foram as hidrovias e duas rodovias Norte-Sul, Cuiabá – Santarém pela BR-163, Porto Velho – Manaus (BR-319) e Manaus – Boa Vista – Venezuela (BR-174) (Théry, 2005).

Com a implementação do Plano Real no Governo FHC, ocorreu o processo de privatização de rodovias através de políticas liberais (Rodrigues, 2011). No entanto essa política de privatização do setor rodoviário não ocorreu em todo território nacional, devido a especificidade deste mercado, pois não seria possível utilizar esse modelo em toda a infraestrutura rodoviária, visto que, a maior parte das vias de rodagem nacionais não seriam lucrativas para as concessionárias devido aos elevados custos existentes (Miterhof, 2000).

Durante o primeiro mandato do Presidente, Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2007), as Parcerias Público Privadas (PPPs) mantiveram-se em cerca de 5%. O Programa de Aceleração do Crescimento - PAC foi um programa de desenvolvimento parecido com o Plano de Metas já realizado no governo de JK, tendo cinco áreas de pontos principais de investimentos: Transporte, Energia, Saneamento, Habitação e Recursos Hídricos

(Rodrigues, 2011). A malha rodoviária nos primeiros anos do governo Lula possui um destaque expressivo ao que tange a construção de rodovias, enquanto em 2003, o Brasil possuía 1.597.377 km de extensão total em rodovias federais, no ano de 2007 elas já possuíam cerca de 1.765.278 km (DNIT, 2009).

Em 2005, o Governo Federal decidiu recuperar parte do pavimento da BR-319, nesta época, um dos principais discursos era o isolamento rodoviário dos estados de Amazonas e Roraima. O Ministro Alfredo Nascimento, a época, Ministro dos Transportes antecipou o início das obras a BR-319 que havia sido planejada para 2007 no Plano Plurianual do Governo Lula. Em julho de 2005, as obras foram embargadas pois não ocorreu a apresentação do EIA/RIMA ao DNIT.

A Portaria Ministerial N° 273/2004 estabeleceu as diretrizes para o Programa Nacional de Regularização Ambiental das Rodovias Federais, realizadas entre o Ministério do Meio Ambiente e o Ministério dos Transportes, tendo por objetivos adequar a malha rodoviária federal as normas ambientais e ao licenciamento ambiental. Algumas condições foram estabelecidas sobre estes entendimentos:

**I – Conservação de Rodovias Pavimentadas** – serviços de reparos nos defeitos ocasionados na obra de arte corrente ou do pavimento, sendo de caráter corretivo e não preventivo, incluindo-se entre outros, a limpeza de dispositivos de drenagem da rodovia e a faixa de domínio, tais como “tapa buraco”, reparo no meio fio, limpeza da sarjeta, desobstrução de bueiros, roçada de entorno de obra de arte especial, roçada de placas, roçada de vegetação da faixa de domínio da rodovia, limpeza do acostamento, reparos na sinalização vertical e horizontal.

**II – Manutenção de rodovias pavimentadas** – Serviços de reparo dos defeitos ocasionados pelos desgastes natural, face ao uso, ou a exposição de intempéries onde se procura reabilitar as funções de trafegabilidade, em caráter preventivo, com intervenções singelas, de baixo custo, tais como sinalização horizontal e a recuperação asfáltica.

**III – Restauração de rodovias pavimentadas** – serviços de reparo dos defeitos, reabilitação estrutural da rodovia, com aplicação de camadas ou reforços ou revitalização de base, reabilitação de trechos em elevado estado de deterioração física dos pavimentos e das condições dos elementos situados dentro de faixa de domínio de corpo estradal.

**IV – Ampliação de capacidade de rodovias pavimentadas** – Conjunto de operações necessárias à execução de melhorias técnicas em rodovias existentes, tais como: recuperação de acostamento, implantação de intersecção em dois níveis, rotatórias, retificações de curvas, duplicação da via nas travessias urbanas, implantação de faixa e substituições da obra de arte (Brasil, Portaria N° 273/2004).

Em janeiro de 2006, o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas - IPAAM emitiu uma licença de instalação sem levar em consideração a Resolução do CONAMA 237/1997.

Segundo o CONAMA em seu Art. 8° é previsto que:

**Art. 8º** - O poder público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

**II – Licença de Instalação (LI)** – autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especializações constantes nos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e as demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante. (Conama, 1997, p. 3).

No mesmo mês, em janeiro de 2006, foi criada a Área de Limitação Administrativa Provisória - ALAP da BR-319 por meio de Decreto Federal com o intuito de realizar estudos e levantamentos de dados para a criação de Unidades de Conservação ao longo da rodovia.

A ALAP é um instrumento legal que se aplica a regiões sob rápido desmatamento associado a conflitos fundiários e sociais. Ela está ancorada no Plano de Ação para a Prevenção e o Controle do Desmatamento da Amazônia Legal - PPCDAM, (Decreto de 15 de março de 2004) e no Plano Amazônia Sustentável (PAS) (Brasil, 2006). Quando se decreta uma ALAP, proíbe-se o desmatamento pelo prazo de sete meses para a realização de estudos que objetivam a criação de Unidades de Conservação.

Em julho de 2006, foram realizadas seis consultas públicas que discutiram as propostas de criação de Unidades de Conservação nas áreas de influência direta da BR-319, nas cidades de Tapauá (AM), Canutama (AM), Lábrea (AM), Humaitá (AM) e Beruri (AM). Essas unidades de conservação foram uma resposta ao Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento da Amazônia Legal - PPCDAM que foi lançado em 2004 e visavam conter o desmatamento nesta região que já apresentava índices elevados (BRASIL, 2006).

Em agosto de 2006, as obras da BR-319 foram embargadas por decisão judicial devido ao descumprimento dos requisitos ambientais, e no mesmo ano, após o andamento processual entre IBAMA e DNIT, definiu-se os trechos da BR-319 os quais seriam recuperados.

O primeiro trecho refere-se ao segmento A (do km 0,0 a 177,8), segmento B (km 655,7 a 887,4), segmento C (km 177,8 a 250) e do trecho do meio (km 250 a 655,7) que seriam reconstruídos e não apenas recuperados, pois, precisariam ser submetidos a Estudos de Impacto Ambiental (IBAMA, 2006). Devido a adesão e a importância da reformulação da legislação ambiental brasileira, inúmeras vezes foi noticiado pela mídia local e nacional sobre o andamento do projeto de recuperação dessa estrada, porém era necessário que fosse realizado um EIA/RIMA para tratar sobre os possíveis impactos nas

áreas de influência direta e indireta da rodovia, que já eram compostas por Terras Indígenas e Unidades de Conservação.

No Decreto Lei Nº 5758 de 13 de abril de 2006, a normatização e estabelece que:

A limitação administrativa provisória nas áreas que especifica da região de entorno da BR-319, no Estado do Amazonas (AM), nos termos do Art. 22-A da Lei Nº 9985 de 18 de julho de 2000:

Art. 2º - Nas áreas submetidas a limitação provisória, ressalvadas as atividades agropecuárias e outras atividades econômicas em andamento em obras públicas licenciadas, na forma da lei, não serão permitidas:

I – Atividades e empreendimento efetiva ou potencialmente causadores de degradação ambiental; e

II – Atividades que importem a exploração a corte raso na floresta e as demais formas de vegetação nativa. (Brasil, 2006).

Em 2007, o presidente Lula anunciou cerca de 700 milhões de reais do PAC para a reabertura da Rodovia da BR-319, porém entraves, relacionados ao licenciamento ambiental foram os causadores da não abertura da rodovia. Como se aproximava das eleições de 2010, o discurso político era cada vez mais intensificado pelo político amazonense e ministro dos transportes, a época, Alfredo Nascimento com o apoio de deputados e senadores do estado do Amazonas.

Com a exigência do Licenciamento Ambiental, em março de 2007, o IBAMA enviou uma minuta de Termo de Acordo e Compromisso (TAC) ao DNIT para adequação do licenciamento ambiental de vários trechos da BR-319. Em junho de 2007, foi assinado o Termo de Ajustamento e Conduta - TAC entre o IBAMA e o DNIT que autorizou obras de recuperação dos segmentos A (KM 0,0 a 177,8) e B (KM 655,7 e 887,4), além da continuidade das obras de pavimentação/reconstrução no segmento C (KM 177,8 a 250) e determinou que o trecho do meio (KM 250 a 655,7) estaria sujeito a elaboração do EIA/RIMA.

Posteriormente, em agosto de 2007, o IBAMA enviou ao DNIT a minuta do termo de referência para o EIA/RIMA da BR-319. Em outubro do respectivo ano, este termo foi chamado de Termo de Referência Definitivo - TDR, devido a um equívoco de interpretação da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA sobre a aprovação da Metodologia do Levantamento de Fauna.

Em setembro de 2007, a FUNAI enviou ao IBAMA o Termo de Referência para o Estudo do Componente Indígena (ECI) para os estudos nas 5 Terras Indígenas: Lago do Barrigudo, Cunhã-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Aripunã do Igarapé do Taumirim para a inclusão no Termo de Referência do IBAMA.

O conflito entre IBAMA e DNIT sobre o andamento das obras sempre foi destacado no decorrer do processo de licenciamento ambiental. Em novembro de 2007, o IBAMA encaminhou vários autos de infração a Construtora Gautama pela constatação de ilícitos ambientais no valor aproximado de R\$800.000 mil reais (oitocentos mil reais) e um auto de infração a Construtora Castilho no valor de R\$40.000 mil reais. (quarenta mil reais). Os ilícitos ambientais referiam-se ao desmatamento, ocupação irregular de Áreas de Preservação Permanente - APPs, construção de diversas obras sem licenciamento ambiental e desmatamento de área florestal sem a autorização do IBAMA.

O EIA/RIMA exigido para a repavimentação da BR-319 refere-se somente ao ‘trecho do meio’ que corresponde ao KM 250 e 655,7 e que estão completamente intrafegáveis nas proximidades do ‘arco do desmatamento’. O arco do desmatamento é uma região, a qual, a fronteira agrícola avança em direção à floresta e onde encontram-se os maiores índices de desmatamento da Amazônia. No entanto, a exploração das potencialidades da floresta e a sua conservação ficam prejudicadas devido a sua grande dimensão, diversidade de habitats e riqueza de biodiversidade. Assim ficam abertas lacunas no que tangem a sua manutenção, fiscalização e exploração sustentável, o que facilita a ação para o desmatamento.

Se repavimentada, a BR-319 conduziria a transformação da área adjacente em rota de rodovias, conhecidas como ‘espinhas de peixe’. Há discursos políticos na Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas (ALEAM), os discursos (re)produzidos afirmam que o fato de ter ocorrido pouco desmatamento na época de abertura e de construção da estrada, seria o indicativo de que esta região sofreria pouco impacto se a estrada fosse reconstruída e repavimentada.

Representantes dos setores industrial e da construção civil em Manaus argumentam que, ‘como a rodovia existiu durante muito tempo, a reconstrução e a pavimentação da mesma não teriam praticamente nenhum efeito ambiental porque o que era pra degradar, já foi degradado’ (Almeida, 2005).

Para Balbo (2007), “as rodovias possuem chamadas que são chamadas de: revestimento, base, sub-base, leito e subleito. O pavimento é composto por camadas anteriores ou não, tudo depende de como consta no projeto”. De acordo com o DNIT (2007), o pavimento flexível para a BR-319 é aquele que todas as camadas sofrem deformação elástica significativa sob o carregamento aplicado, e, portanto, se a carga distribui em parcelas aproximadamente entre as camadas, normalmente será dimensionada a compressão.

Algumas indicações de aumento potencial do desmatamento ao longo da BR-319 são evidentes. Houve aquisições de terra em antecipação a pavimentação como a implementação da agricultura intensiva de capital (arroz, seguido por soja). Segundo relatos de moradores locais, “uma propriedade a 120 km e várias áreas a 200 km ao norte de Humaitá foram compradas por investidores maiores provenientes de Mato Grosso” (Fearnside, 2009). Porém, a partir de 2005 a rentabilidade agrícola era um ponto econômico baixo, com quedas significativas nos preços do arroz, soja e carne bovina que causaram perdas significativas em toda a Amazônia. (Fearnside & Graça, 2009).

Com a repavimentação, a grande atração pelos recursos naturais começa a atrair migrantes que se estabelecem na rodovia e provocam um aumento significativo no desmatamento ao longo do eixo da rodovia. Isso inclui, por exemplo, o estabelecimento de um acampamento de pessoas sem-terra no Igarapé Realidade (a 100 km ao norte do município de Humaitá). Dados observados a partir do Observatório da BR-319 (2022) apontam que os migrantes vindos de outros estados, estabeleceram nas proximidades do Igarapé Realidade (a 100 km ao norte do município de Humaitá), organizam-se em forma de comunidade (embora não se identifiquem pertencendo a quaisquer dos movimentos nacionais de sem-terra, como o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra – MST).

As terras de áreas públicas na Amazônia sempre são disputa de diversos atores sociais. Os residentes ao longo da rodovia acreditam que a propriedade de um lote a margem da estrada confere ao dono o direito a uma área praticamente ilimitada de terra pública que se encontra atrás da área colonizada. Por sua vez, o INCRA diz que os colonos não têm nenhum direito desse tipo (Fearnside, 2009). Fundamentalmente o Brasil precisa passar por uma transição no sentido de destinação as terras públicas e não ao modo de tradição secular de conceder a posse da terra a migrantes que invadem áreas de terras públicas sem destinação.

A implantação de Unidades de Conservação e a fiscalização de órgãos ambientais para garantir os serviços de governança ambiental nesta área, (incluindo a contratação de pessoal) ao longo do eixo rodoviário é uma medida importante que precisa, não só estar no lugar antes da rodovia ser aberta, mas antes que os efeitos de expectativas de uma futura pavimentação corroam as possibilidades de criar tais áreas. No caso de reservas extrativistas, estas oferecem também a possibilidade de manter a economia atual baseada na colheita em produtos oriundos da biodiversidade, como a exploração de castanha, como uma das alternativas para a prestação de serviços ambientais nesta região.

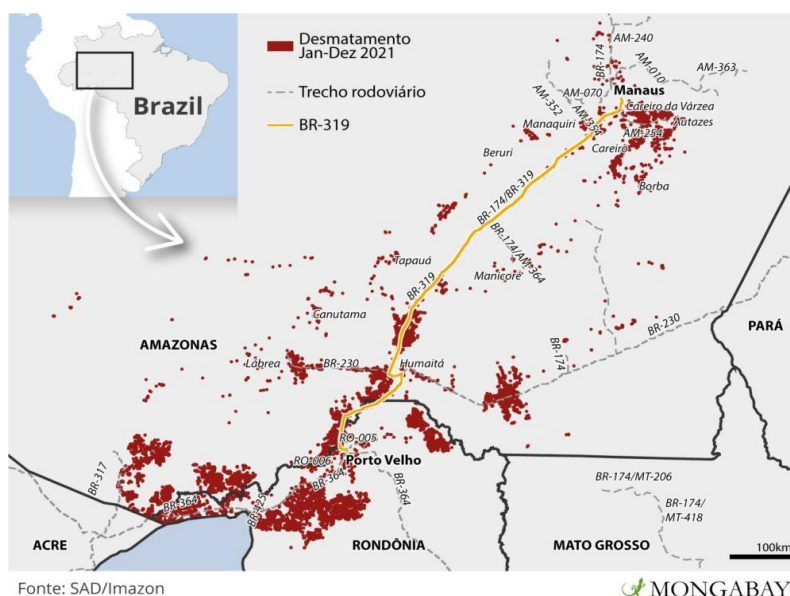
A falta de governança no entorno da rodovia, é um problema crônico na BR-319, assim como em outros lugares na Amazônia. Tanto o IBAMA quanto o IPAAM são muito ineficientes quanto a extensão territorial de fiscalização, porque não há recursos suficientes e nem um quadro pessoal e eficaz de fiscalização para executar de forma mais abrangente.

A execução de regulamentos ambientais é mínima, tanto para os que exigem uma Reserva Legal (RL) de 80% em cada propriedade situada na parte da Amazônia onde a vegetação original é de floresta, assim como para aqueles regulamentos que exigem as APPs ao longo de cursos de água e em locais acidentados.

Outro aspecto importante a ser evidenciado são os ramais que estão ligados as estradas principais por meio das estradas estaduais que formam uma caracterização na linguagem local conhecida pelos pesquisadores como *‘espinha de peixe’* que conectam o desmatamento.

O desmatamento conhecido por este fenômeno local *‘espinha de peixe’* ocorre perpendicularmente ao traçado das rodovias. A tendência é a consolidação da população as margens dos eixos rodoviários que avança gradualmente em direção a floresta. A ferramenta que possibilita a identificação desse desmate são as imagens de satélite. Na região da BR-319, conforme (figura 11), este fenômeno é evidenciado pelo aumento das taxas de desmatamento.

**Figura 11** – Dados referentes ao desmatamento entre os meses de janeiro a dezembro de 2021 com base na série histórica do PRODES/INPE.



Fonte: IMAZON, 2022.

Para Fearnside e Graça (2009), outras rodovias que não foram implementadas no Estado do Amazonas provocarão o desmatamento de áreas ainda preservadas: são elas a AM-360 (rodovia estadual que se interliga com a BR-319 no município de Novo Aripuanã) e a AM-366 que interligaria a cidade de Tapauá.

Cabe informar que os impasses ambientais geraram custos adicionais as três versões dos estudos de impactos ambientais apresentados ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) conforme matéria da revista Valor em 2013.

Mesmo após 55 anos, o discurso geopolítico de integrar a Amazônia ainda continua bastante presente, não somente no ideário popular, mas como no poder de tomadas de decisões pelos órgãos estatais que tentam insistentemente prosseguir com o andamento destas obras utilizando-se de estratégias de flexibilização do licenciamento ambiental.

Entre 2019-2022, o Brasil passou por uma gestão catastrófica no âmbito do Governo Federal tendo suas leis ambientais sendo flexibilizadas através de interesses de grupos políticos minoritários, tendo como consequência a destruição em massa da floresta amazônica, o enfraquecimento e sucateamento dos órgãos ambientais, a prevalência das decisões antidemocráticas, uma rede conectada de *fake news* que fragilizam as informações sobre o meio ambiente, além do aumento do número do desmatamento em toda a Amazônia Legal.

Os discursos realizados pelos pesquisadores Fearnside (2009), Ferrante (2020) e órgãos ambientais (IPAAM e WWF) que atuam nesta área de pesquisas há mais de 40 anos, baseiam-se no fato de que esta rodovia for repavimentada, os impactos econômicos serão completamente maiores do que os previstos no plano de recuperação junto ao governo, pois esta parte da Amazônia há uma grande quantidade de potencialidades (recursos naturais e minerais) que ainda não foram explorados, além do processo de expansão da fronteira agrícola que vem avançando cada vez mais em direção a Região Norte do Brasil.

As estradas na Amazônia, possuem uma função dúbia e nada mais do que são corredores de circulação de mercadorias e acumulação de riquezas que interligam atividades (i)legais para a expansão de novas fronteiras. Quando se é dito que a viabilidade da reabertura da rodovia BR-319, é um assunto que transcende interesses regionais e sim uma questão de soberania nacional, não é considerado que a Amazônia está correndo o risco de danos ambientais. É notório observar que a presença do Estado



na Amazônia é baixa considerando o alto número de investimentos nos grandes centros urbanos.

A tomada de decisões quanto a reabertura da BR-319 é um processo que precisa ser analisado em todas as fases se sobressaindo tanto aos interesses econômicos e políticos quanto as questões propostas por ambientalistas. Deve ser tomada uma decisão que favoreça ambos os lados e que haja um equilíbrio entre os sujeitos sociais que ali se encontram com o futuro da floresta amazônica.

#### **4.4 A Política Nacional de Meio Ambiente do Brasil e a influência nas fases de implementação das medidas apresentadas no EIA-RIMA de 2009 da BR-319**

As discussões sobre o ambiente não podem ser vistas apenas com uma fonte sobre a matéria prima, pois é a partir do impacto antrópico da sociedade sobre o ambiente que os processos como a degradação ambiental ocorrem a gerando desequilíbrios ambientais e manifestando-se cotidianamente, a exemplo, temos a poluição hídrica, poluição atmosférica, o aumento de processos erosivos, a contribuição para o aumento de CO<sub>2</sub>, as mudanças no uso e cobertura da terra, o avanço da fronteira agrícola e os focos de queimadas que são grandes destaques em todo o território brasileiro.

O conceito de ambiente no campo do planejamento e da gestão ambiental, é considerado amplo, multifacetado e maleável. “Amplo porque pode incluir tanto a natureza como a sociedade, multifacetado porque pode ser apreendido sob diferentes percepções e maleável porque ao ser amplo e multifacetado, pode ser reduzido ou ampliado de acordo com as necessidades do analista ao interesse dos favorecidos” (Sanchez, 2013). Conceituar o termo ambiente é determinante no procedimento de planejamento do território e da gestão ambiental.

Em muitas jurisdições, “os estudos de impacto ambiental estão limitados as repercussões físicas e ecológicas dos projetos de desenvolvimento, mas incluem também consequências nos planos econômicos, sociais e culturais” (Sanchez, 2013). Entretanto, os conceitos de ambiente e natureza não podem ser confundidos, porque apesar de semanticamente serem parecidos, a interpretação de significados em diferentes campos científicos é diferente.

Para Lenoble (2002) “a natureza que o homem conhece é pensada, não sendo somente um objeto real, mas sim de criação humana e, portanto, uma abstração”. Neste

entendimento, o conceito de natureza pode variar conforme os grupos sociais de diferentes lugares e épocas e passam a ser construídos em uma lógica espaço e tempo.

Gonçalves (2005) também defende essa perspectiva que a sociedade cria, elabora e institui uma determinada ideia do que seja a natureza. Para este autor, “a natureza se caracteriza por ser historicamente construída na medida que as relações socioculturais se desenvolvem, e, portanto, seu significado não é natural”. Já Collingwood (1978) discute as diferentes concepções de natureza por meio de uma abordagem histórica em diferentes períodos da história a partir da visão grega, visão renascentista e a visão moderna.

Na visão grega, a natureza “era entendida como uma força que ordena o mundo, dotada de alma e mente própria, isto é, possuidora de uma vitalidade de uma racionalidade” (Ribeiro & Cavassan, 2013). Assim, o denominado espírito estudado por Sócrates, Platão e Aristóteles preexistiriam na natureza. Essa analogia caracteriza-se com o ser humano que possui características intrinsecamente humanas se fossem transportadas para a natureza. Segundo Ribeiro & Cavassan (2013), “a natureza era capaz de ordenar seus próprios movimentos de maneira racional tal como defendiam os gregos e não possuíam intencionalidade ou movimentos próprios, não era comparada com um organismo, mas sim como uma máquina”.

Já na concepção moderna as teorias evolucionistas, possibilitaram entender que “a natureza era submetida a um estado de mudança embora houvesse elementos mecânicos da natureza, esta não poderia ser considerada uma máquina e sim um sistema fechado” (Collingwood, 1978). São essas concepções que demonstram que a natureza tem influências nas características produzidas pela sociedade apesar de ser um sistema construído socialmente e fechado enquanto uma perspectiva física.

Na Geografia Física, os estudos sobre natureza alinhavam-se ao espaço geográfico e tiveram grande influência do naturalista Alexander Von Humbolt (1764-1858), o qual, foi um dos principais precursores de uma corrente Kantiana. Vitte (2010) destaca que a “natureza-paisagem foi considerada por Humboldt uma entidade viva e organizada, formada a partir das conexões entre os elementos da natureza; nela a observação empírica e a contemplação teórica deveriam converter o espetáculo estético em científico. Neste entendimento, os processos espaciais estariam agrupados a esta natureza sendo considerado um dos elementos de grande importância na Era Moderna.

Os estudos promovidos por Kant serviram para compreender as análises de transformação da natureza por meio da interpretação e análise dos fenômenos empíricos. Em seu livro *Primeiros Princípios Metafísicos da Natureza* de 1786, a abordagem

evidencia a ruptura entre sujeito e objeto, “pertinente ao interesse da razão na formulação de um conhecimento com validade objetiva para toda experiência possível, que desse modo, acaba por subscrever a natureza na esfera do condicionado, deixando a razão a possibilidade de agir livremente no sentido de exercer interesse sobre o objeto externo (Vitte, 2010).

No livro, *A Natureza do Espaço* de Milton Santos (2006) destaca-se que “quando tudo era natural, o homem escolhia da natureza, aquelas partes que eram considerados aspectos naturais ao exercício da vida, valorizando, seus lugares e culturas, e estas condições naturais constituíam a base material da existência do grupo” (Santos, 2006). O meio natural então era utilizado pelo homem sem interferências, e para alguns pensadores, isso é constituído de uma pré-técnica.

Para Abbagnano (2003) a expressão ambiente refere-se a um complexo de relações entre o mundo natural e o ser vivo que influi na vida no comportamento deste ser. Santos (2006) destaca que as formas naturais e meio ambiente construído incluem-se de formas herdadas. Um meio ambiente é algo que “envolve a penumbra das condições externas que para eles são relevantes em face das interações efetivas que mantêm com aqueles aspectos do mundo exterior” (Lewontin, 2002a).

Para Lewontin (2002), o meio ambiente não é caracterizado por meio de distribuição geográfica e temporal das espécies, mas principalmente como um espaço definitivo pelas atividades dos próprios seres. É a partir do conhecimento da natureza que o homem constrói o seu ambiente e refere-se ao conhecimento acumulado e possui a própria espécie e das suas interrelações (Ribeiro & Cavassan, 2013).

Suertegaray (2015), destaca que a discussão entre ambiente e o meio são equivalentes. De forma mais abstrata, o meio e o ambiente são semelhantes, ambos podem ser conceituados com a relação do ser ou dos seres com o seu entorno. Milton Santos (1992) aborda em sua obra *A Redescoberta da Natureza*, que a ‘natureza artificializada’ ocorre quando o homem se torna fator geológico, geomorfológico, climático e a grande mudança vem do fato de que os cataclismos naturais são um incidente, um momento, enquanto a ação antrópica tem efeitos continuados e cumulativos. “O ambiente não se define somente como um meio a defender, a proteger ou mesmo a conservar intacto, mas também como um potencial de recursos que permite renovar as formas materiais e sociais do desenvolvimento” (Godard, 1980).

É nestes vieses que aconteceram ao longo da história a criação de instrumentos de regulação para delimitar e conter as mudanças que aconteciam no meio ambiente. No

Brasil, destaca-se a apresentação destes elementos a partir da década de 60, como a criação do Estatuto da Terra (Lei Nº 4504/64), do Código Florestal (Lei Nº 4771/65), da Lei de Proteção de Fauna (Lei Nº 5197/67), da Política Nacional do Saneamento Básico (Decreto Nº 248/67) e da Criação do Conselho Nacional de Poluição Ambiental (Decreto Nº 303/67).

No início dos anos 70, inúmeras eram as preocupações com os recursos naturais que estavam cada vez mais escassos em todo o mundo, inclusive no Brasil. A pauta ambiental estava sendo debatida mundialmente, pois a problemática incomum, eram os estudos relacionados ao aumento da temperatura média e das mudanças climáticas em escala global.

Nesta época, os países aderiram legislações em todos os seus territórios com o objetivo de frear os impactos ambientais promovidos desde o início da 1ª Revolução Industrial. No contexto internacional, destacou-se uma das conferências mais importantes a serem destacadas, a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano de 1972, evidenciando-se então a discussão sobre o conceito de ecodesenvolvimento.

O ecodesenvolvimento significa “o desenvolvimento endógeno e dependente de suas próprias forças, tendo por objetivo responder a problemática da harmonização dos objetivos sociais e econômicos do desenvolvimento com uma gestão ecologicamente prudente dos recursos e do meio” (Raynaut & Zanoni, 1993).

Para Sachs (1981), o ecodesenvolvimento é voltado para as necessidades mais abrangentes que dizem respeito a melhoria da qualidade de vida da maior parte da população e com cuidado na preservação ambiental.

No decorrer de todo os anos 70, o debate acerca das questões ganhava destaque no cenário mundial devido as análises que consideraram a sociedade como elemento principal do antropocentrismo a partir de interesses voltados para o capital. Toda a discussão sobre o ecodesenvolvimento gerou subdivisões.

Para Sachs (1981) o ecodesenvolvimento possui cinco dimensões de sustentabilidade:

Sustentabilidade Social – O processo deve se dar de tal maneira que reduza substancialmente as diferenças sociais. Considerar o “desenvolvimento em sua multidimensionalidade, abrangendo todo o espectro de necessidades materiais e não-materiais.

Sustentabilidade Econômica – A eficiência econômica baseia-se em uma “alocação e gestão mais eficientes dos recursos e por um fluxo regular do investimento público e privado”. A eficiência deve ser medida sobretudo em termos de critérios macrosociais.

Sustentabilidade Ecológica – Compreende a intensificação do uso dos potenciais inerentes aos variados ecossistemas, compatível com sua mínima deterioração. Deve permitir que a natureza encontre novos equilíbrios através de processos de utilização que obedeçam a seu ciclo temporal. Implica também em preservar as fontes de recursos energéticos e naturais.

Sustentabilidade Espacial/Geográfica – Pressupõe evitar a concentração geográfica exagerada de populações, atividades e de poder. Busca uma relação equilibrada cidade-campo.

Sustentabilidade Cultural – Significa traduzir o “conceito normativo de ecodesenvolvimento em uma pluralidade de soluções particulares, que respeitem as especificidades de cada ecossistema, de cada cultura e de cada local (Sachs, 1981, p.25-27)

Após o longo debate sobre as questões ambientais no cenário internacional, algumas medidas foram criadas no Brasil. Em 1973, é “fundada a Secretaria Especial de Meio Ambiente – SEMA, vinculada ao Ministério do Interior, que era então, o grande promotor do modelo de desenvolvimento do país, liderando a implantação de grandes projetos como a rodovia Transamazônica e as usinas hidrelétricas de Tucuruí e Itaipu” (Sanchez, 2013).

“O planejamento territorial na década de 70 procurava ordenar as formas de ocupação do espaço urbano, tanto que a primeira lei foi criada pelo Estado de São Paulo, Lei N° 898 que estabeleceu uma área de proteção de mananciais na Região Metropolitana”. (Sanchez, 2013). O Brasil é um dos países que tem uma das políticas ambientais mais completas, no que se refere a criação de leis, decretos e jurisprudências que tenham compromisso com o meio ambiente.

Segundo Monosowski (1989), quatro fases principais marcam a política brasileira que correspondem diferentes concepções de meio ambiente e do seu papel nas estratégias do desenvolvimento econômico: a administração dos recursos naturais, o controle da poluição industrial, o planejamento territorial e a Política Nacional do Meio Ambiente.

“A discussão ambiental ganhou notoriedade a partir da internalização da natureza nos custos econômicos a partir do processo de valorização econômica” (Surtegaray, 2015). Neste sentido, o processo de produção da natureza nunca se atribuiu valor a natureza, mas sim, a utilização desta para a produção de mercadorias sendo necessário valorizá-la, a fim de internalizar a natureza nestes processos produtivos. Com o processo de industrialização se desenvolvendo no Brasil na década de 70, a ideia de desenvolvimento e subdesenvolvimento fizeram com que os países passassem a aumentar a sua produção gerando danos irreversíveis ao meio ambiente.

No Brasil, para o plano institucional, o Decreto Lei N° 6902/1981 e a Lei N° 693/1981 inovou ao criar uma estrutura articulada entre os órgãos governamentais dos

três níveis de governo, o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, composto órgãos e entidades públicas que compõem a política pública e ambiental do Brasil, a criação do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, composto por representantes de diferentes órgãos federais, estaduais e por representantes da sociedade civil, incluindo o setor empresarial, sindical e organizações não governamentais e a Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA instituída por um novo modelo de política ambiental no Brasil aprovado pelo Congresso Nacional pela Lei N° 6938, de 31 de agosto de 1981 que trouxe diversas inovações a temática ambiental. No plano dos instrumentos de ações, instituiu entre outros, a avaliação de impactos ambientais e do licenciamento ambiental, até então existente na legislação a nível estadual, a exemplo, o Estado de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ) na década de 1980.

“Com a Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA instituída no Brasil, a função era coordenar a aplicação das demais leis ambientais do país oferecendo a elas uma coerência conceitual e operacional” (Santiago *et al*, 2015). Essa política serviu como base para a estruturação dos conceitos, princípios, objetivos e instrumentos da política ambiental brasileira.

Os instrumentos da PNMA desempenham papel chave por constituírem os mecanismos destinados a auxiliar ou levar o efeito os objetivos da política que se resumem a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental, propicia a vida, “visando assegurar ao país condições de desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e a proteção da dignidade humana” (BRASIL, 1981). Com o advento desta lei, destaca-se a implementação da Avaliação de Impactos Ambientais (AIA).

Quanto aos recursos ambientais e degradação ambiental, essas são termos definidos no Art. 3° da Lei N° 6938/81 que corresponde a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.

Recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo e os elementos da biosfera, a fauna e a flora.

Degradação da qualidade ambiental: alteração adversa das características do meio ambiente (Brasil, 1981).

O Decreto de regulamentação N° 88.351 de 1° de junho de 1983<sup>5</sup> estabeleceu avanços como a criação de um mecanismo formal de participação (ainda que restrito) que é o próprio CONAMA. Ofereceram ao público o direito de ser informado (acessibilidade através do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA); a instituição do princípio da responsabilidade objetiva do poluidor, que independentemente da existência de culpa, é obrigado a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente a terceiros e a participação do Ministério Público - MP para propor a ação de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente.

A Resolução N° 1, de 23 de janeiro de 1986, definiu que dependeria da elaboração do EIA/RIMA e de sua aprovação pelo órgão ambiental competente, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, arrolando uma lista exemplificativa daquelas que se encaixariam nessa classificação (BRASIL, 1986). Porém, toda atividade antrópica causa alterações do ambiente. A expressão utilizada atividades modificadoras do meio ambiente significava que qualquer atividade proposta deveria ser precedida desse tipo de estudo.

Com o advento da Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988, o meio ambiente ganhou destaque na temática ambiental. A Constituição Federal de 1988 trouxe o princípio do meio ambiente ecologicamente equilibrado como um direito e a sua tutela é um dever de todos, tratando desta forma o meio ambiente como um bem de uso comum do povo voltado não somente para o desenvolvimento econômico, mas para a promoção do bem-estar dos seres-vivos.

Destaca-se o Art. 225 *caput* que estabeleceu diversos princípios de defesa da qualidade ambiental, inclusive da necessidade de exigência para a instalação da obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade.

No Brasil, os estudos de impactos ambientais são ferramentas de autorização governamentais para a realização de atividade que utilizem os recursos ambientais ou que tenham o potencial de causar degradação ambiental, essa autorização é um dos instrumentos mais importantes da política ambiental pública e possui caráter preventivo para evitar a ocorrência de danos ambientais.

O “impacto ambiental pode ser qualquer alteração no meio ambiente em um ou mais de seus componentes provocada por uma ação humana” (Moreira, 1992). Os danos

---

<sup>5</sup> Este decreto foi revogado e substituído pelo Decreto N° 99.274 de 06 de junho de 1990.

a natureza como a destruição da fauna e da flora podem ocorrer a partir de um incêndio florestal provocado por madeireiros, por exemplo, com o objetivo econômico do uso deste recurso. Segundo Wathern (1998), a mudança em um parâmetro ambiental, num determinado período e área resulta de uma dada atividade comparada com a situação que ocorreria se essa atividade não tivesse sido iniciada.

No Brasil, a definição legal de impacto ambiental é encontrada no Art. 1º da Resolução do CONAMA:

Art. 1º - Qualquer alteração das propriedades físicas, químicas, biológicas do meio ambiente por qualquer forma ou energia resultante das atividades humanas, que direta ou indiretamente afetem:

I – A saúde, a segurança e o bem-estar da população.

II – As atividades sociais e econômicas.

III – A biota.

IV – As condições estéticas e sanitárias do meio ambiente.

V – A qualidade dos recursos naturais (Conama, 1986, p. 1)

A definição de poluição dada pela Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA reflete melhor o conceito de impacto ambiental. “Os impactos ambientais podem ser tanto negativo quanto positivo. Algumas características do conceito de impacto ambiental, são importantes de salientar quando comparado a poluição”, conforme (Sanchez, 2013).

Sanchez (2013) destaca ainda que o:

Impacto Ambiental é um conceito mais amplo e substancialmente distinto de poluição.

Enquanto poluição tem sempre uma conotação negativa, o impacto ambiental pode ser benéfico ou adverso (negativo ou positivo).

Poluição refere-se a matéria ou energia, ou seja, grandezas físicas que podem ser medidas e para as quais pode-se estabelecer padrões (níveis admissíveis) de emissão ou de concentração ou intensidade.

Várias ações humanas causam significativo impacto ambiental sem que estejam fundamentalmente associadas a emissão de poluentes (por exemplo, a construção de barragens ou a instalação de um parque de geradores eólicos).

A poluição é uma das causas do impacto ambiental, mas os impactos podem ser ocasionados por outras ações, além do ato de poluir.

Toda poluição (ou seja, emissão de matéria ou energia além da capacidade assimilativa do meio), causa impacto ambiental, mas nem todo impacto ambiental, tem a poluição como causa. (Sanchez, 2013, p.33)

O conceito de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) entrou na literatura ambiental, a partir da legislação que criou esse instrumento de planejamento ambiental, a *National Environmental Policy Act* – NEPA, a lei da Política Nacional do Meio Ambiente dos Estados Unidos (EUA).



“Os processos ambientais que compõem o AIA estão relacionados aos fluxos de energia e matéria, teias de relações intra e interespecíficas são algumas características dos processos naturais que ocorre em qualquer ecossistema, natural, alterado ou degradado”. (SANCHEZ, 2013). Essa lei, foi aprovada pelo Congresso Nacional no ano de 1969 e entrou em vigor no ano dia 1º janeiro de 1970, transformando-se em um modelo das legislações similares em todo mundo.

Egler (2001) afirma que a aplicação de instrumento é para além do processo de obtenção das licenças na formação de políticas, planos e programas assegurando um exame sistemático de impactos ambientais deles decorrentes e a adoção de medidas adequadas de proteção ao meio ambiente. No Brasil, a primeira iniciativa federal exigia a elaboração de estudos ambientais como requisito para a ampliação e delimitação da implantação de zonas estritamente industriais (Brasil, 1980).

A primeira estratégia para aplicação do EIA foi a partir do instrumento jurídico mediante o Decreto Federal Nº 88.351/83, tornando condição para a concessão de licenças ambientais.

O vínculo entre o EIA e a licença foi complementado com a Constituição Federal de 1988, no *caput* do Art. 225, IV:

Art. 225 - Incumbe ao Poder Público:

IV – Exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a qual se dará publicidade (Brasil, 1988).

A consolidação EIA/RIMA, como modalidade do AIA utilizou-se previamente a realização de obras ou atividades capazes de provocar “significativa” degradação ambiental (Brasil, 1988). Para atividades de menor impacto sujeitas ao licenciamento, a Resolução do CONAMA Nº 237/97 determinou que o órgão ambiental competente definisse o tipo de estudo mais adequado, tais como o relatório ambiental e diagnóstico ambiental (Brasil, 1997).

O acompanhamento de programas de compensação e monitoramento de impactos tem a participação do empreendedor e o objetivo de assegurar a consecução das medidas mitigadoras (Brasil, 1986; 1987; 1997).

No Decreto Lei Nº 99.274/90 é retomado o Art. 10 da Lei Nº 6938/1981 acrescido de quatro parágrafos:

Art. 17 § 1º - Caberá ao Conama fixar os critérios básicos, segundo os quais serão exigidos estudos de impacto ambiental para fins de licenciamento, contendo, entre outros os seguintes itens:

Diagnóstico ambiental da área;

Descrição da ação proposta e suas alternativas;

Identificação, análise e previsão dos impactos significativos, positivos e negativos.

§ 2º - O estudo de impacto ambiental será realizado por técnicos habilitados e constituirá o relatório de impacto ambiental – RIMA, correndo as despesas à custa do proponente do projeto.

§ 3º - Respeitada a matéria de sigilo industrial, assim expressamente caracterizado a pedido do interessado, o Rima, devidamente fundamentado, será acessível ao público.

§ 4º - Resguardado o sigilo industrial, os pedidos de licenciamento, em qualquer, de suas modalidades, sua renovação e as respectiva concessão da licença serão objeto da publicação resumida, pelo interessado, no jornal oficial do Estado e em periódicos de grande circulação, regional ou local, conforme modelo aprovado pelo CONAMA (Brasil, 1990).

A Lei Complementar N° 140/2011 afirma que o licenciamento ambiental e o Estudo de Impacto Ambiental - EIA devem ser realizado por um único ente federativo, ressaltando a necessidade de cooperação entre eles. Identifica-se o órgão habilitado para licenciar o acordo com a área de influência direta do impacto ambiental: a União. Cabem ações de maior escala, devidamente descritas na lei; aos municípios, aquelas definidas por resoluções dos conselhos estaduais de meio ambiente – aos quais cabe a conceituação de impacto ambiental local – e, aos estudos, destinou-se a competência residual (Brasil, 2011).

Mukai (1992) define o licenciamento ambiental como uma das manifestações de poder de política do Estado. Segundo Antunes (2005), o licenciamento é um instrumento que faz diferença nos processos de impactos ao meio ambiente e tem a possibilidade de prever efeitos caóticos a ele.

O licenciamento ambiental no Brasil começou a entrar em uso em São Paulo e no Rio de Janeiro no início dos anos 70 e foi incorporado a legislação federal como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA. Na legislação federal, o licenciamento ambiental aparece descrito como licenciamento e revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, conforme o Art. 96, Inciso IV.

As seguintes exigências para a licença são previstas na Lei N° 6938/81 e foram alteradas pela redação pela Lei Complementar N° 140, de 2011:

Art. 10 - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar

degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. (Brasil, 2011).

A lei traz não somente as atividades que possam causar poluição ambiental, mas qualquer forma de degradação ou deterioração da qualidade ambiental que não somente são atribuídas a poluição, mas as outras causas oriundas das atividades humanas. No Art. 10, é interessante destacar que a licença ambiental é exigida tanto para a construção quanto para a ampliação de estabelecimentos e atividades já existentes para o seu funcionamento.

A Resolução N° 237/1997 também estabelece as regras para a definição de competência do Poder Público para os fins de licenciamento. O Licenciamento integra o âmbito da competência comum, conforme o Art. 23, VI da Constituição Federal podendo ser executado nas três esferas do governo.

Com a alteração da Lei da Política Nacional de Meio Ambiente – PNMA, realizada pela Lei N° 7084 de 18 de julho de 1989, definiu um campo específico para o Ibama, que corresponde as atividades de licenciamento de atividades e obras com significativo impacto ambiental, e âmbito nacional ou regional, conforme o Art. 10 § 4°, da Lei N° 6938/81.

A Resolução do CONAMA, N° 237/1997, de 19 de dezembro de 1997, é um importante instrumento regulador e traz a definição de licenciamento ambiental em seu Art. 1°, I:

Art. 1° [...]

I – Procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais considerados efetiva ou potencialmente poluidoras e daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso. (Brasil, 1997).

A Resolução do CONAMA n° 237/1997 ainda delimitou a competência dos entes, desde os municípios que passaram a conceder licenças ambientais. Compete também aos municípios o licenciamento ambiental do empreendimento e as atividades de impacto ambiental local e daquelas que lhe forem delegadas pelo Estado por instrumento legal ou convênio, conforme dispõe o Art. 6° da Resolução do CONAMA N° 237/1997. O IBAMA passou ampliar a sua atuação no licenciamento ambiental e a competência estadual para licenciar foi diversas vezes questionada na Justiça, trazendo insegurança jurídica ao licenciamento.

A Lei Complementar N° 140/2011 procurou trazer uma melhor interpretação a repartição de competências e estabeleceu instrumentos de cooperação institucional entre os entes federativos, atribuindo ao IBAMA o licenciamento de empreendimentos e atividades:

Art. 7° – São ações administrativas da União:

XIX – Promover o Licenciamento Ambiental de empreendimentos e atividades:

- a) Localizados ou desenvolvidos conjuntamente no Brasil e em país limítrofe;
- b) Localizados ou desenvolvidos no mar territorial, na plataforma continental ou na zona econômica exclusiva;
- c) Localizados ou desenvolvidos em terras indígenas (grifo do autor)
- d) Localizados ou desenvolvidos em unidades de conservação instituída pela União, exceto em Áreas de Proteção Ambiental (APAs)
- e) Localizados ou desenvolvidos em 2 (dois) ou mais Estados; (grifo do autor)
- f) De caráter militar, executando-se do licenciamento ambiental, nos termos de ato do Poder Executivo, aqueles previstos no preparo e no emprego das Forças Armadas, conforme disposto na Lei complementar n° 97, de 9 de junho de 1999;
- g) Destinados a pesquisar, lavrar, produzir, beneficiar, transportar, armazenar e dispor de material radioativo, em qualquer estágio, ou que utilizem carga nuclear em qualquer uma de suas formas e aplicações, mediante parecer da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN); ou:
- h) Que atendam a tipologia estabelecida por ato do Poder Executivo, a partir de proposição da Comissão Tripartite Nacional, assegurada a participação de um membro do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), e considerados os critérios de porte, potencial poluidor e natureza da atividade ou empreendimento (Brasil, 2011).

Questões relacionadas a avaliação de impactos ambientais, no âmbito do licenciamento podem ser abordadas em relação ao EIA-RIMA, para qual, existem diretrizes federais que se definem para os procedimentos de consecução. Os termos de referência definem o escopo e são diretamente responsáveis pela qualidade de estudos apresentados. Estes termos devem ser adequados as características próprias do projeto e de sua localização, mas no caso específico de projetos hidrelétricos verificou-se que o mesmo termo de referência tem sido aplicado a diferentes biomas e diferentes desenhos de empreendimentos (Banco Mundial, 2008).

A qualidade dos termos de referência tem sido comprometida pela pouca participação dos órgãos ambientais no processo de sua elaboração. Em 2011, foi estabelecido pela Portaria Interministerial N° 419/2011, um prazo para que a Fundação Nacional do Índio - FUNAI, a Fundação Cultural Palmares - FCP, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico – IPHAN e o Ministério da Saúde - MS que enviem os

termos de referência específicos contendo as considerações que julgarem necessárias aos processos de licenciamento ambiental federal (Brasil, 2011).

Segundo o Banco Mundial (2008) há também falta de informação técnico-científica sobre o ambiente físico e biológico, principalmente nas áreas com populações relativamente pequenas que criam trabalho e custos adicionais para o investidor na construção e no processamento de uma grande quantidade de dados de campo. Para Vilani & Machado (2010) há uma generalizada ausência de prognósticos sobre os impactos da utilização de recursos naturais não renováveis e sobre a disponibilidade futuras desses recursos.

O Decreto N° 99.274/90 traz com destaque a competência das licenças. Destaca-se segundo este decreto:

O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças.

Art. 19 – (...)

I – Licença Prévia (LP), na fase preliminar do planejamento da atividade, contendo requisitos básicos a serem atendidos nas fases de localização, instalação e operação, observados os planos estaduais ou federais do uso do solo.

II – Licença de Instalação (LI), autorizando o início da implantação, de acordo com as especificações constantes no Projeto executivo aprovado;

III – Licença de Operação (LO), autorizando, após as verificações necessárias para o início da atividade licenciada e o funcionamento de seus equipamentos de controle de poluição, de acordo com o previsto nas Licenças Prévia e de Instalação (Brasil, 1990).

A sequência lógica entre as licenças faz parte do processo de fases a serem cumpridas pelo licenciamento ambiental. A Licença Prévia (LP) é solicitada quando o projeto técnico está em discussão, a localização ainda pode ser alterada e alternativas tecnológicas podem ser estudadas.

A Licença de Instalação (LI) pode ser solicitada depois que concedida a Licença Prévia. A Licença de Operação (LO) é concedida depois que o empreendimento foi construído e que esteja em condições de operar, mas para a sua concessão é condicionada a constatação de que o projeto instalado está em pleno acordo com as condições estabelecidas na Licença de Instalação.

No Estado do Amazonas, o Instituto de Proteção do Amazonas - IPAAM está vinculado à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - SDS e é uma Autarquia Estadual criada pela Lei Estadual N° 2367, de 14 de dezembro

de 1995 (Amazonas, 2007). Atualmente a secretaria de meio ambiente passou a ser chamado de Secretaria de Estado do Meio Ambiente - SEMA.

A Lei Estadual N° 3785/2012 do Estado do Amazonas passou por uma revisão com o instrumento legal que dispõe especificamente sobre o processo de licenciamento ambiental. Os instrumentos elencados correspondem aos procedimentos adotados pelo IPAAM.

Em concomitância com estas alterações, o Governo Federal criou em 2013, a Portaria Interministerial pelo Ministério do Meio Ambiente – MMA/MT N° 288/2013 que institui o objetivo do Programas de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis – PROFAS para fins de regularização ambiental daquelas rodovias federais que foram pavimentadas e que ainda não possuíam licenciamento ambiental. Essa portaria levou em consideração todas as leis que foram desenvolvidas a nível estadual para a propositura de projetos e implementação de rodovias.

No caso da BR-319, parte da rodovia correspondente ao segmento que compreende o município de Humaitá e Porto Velho foram pavimentadas a partir de cooperação da Secretaria de Infraestrutura e Transportes de Rondônia – RO em parceria com o IPAAM. Na porção sul do estado do Amazonas, a questão da pavimentação de estradas e da mobilidade possui complexidade, porque ocorre a interferência administrativa por parte da máquina pública em localidades que são de competência do estado do Amazonas havendo um conflito de competência entre órgãos e não de unidades federativas.

No que tange as competências administrativas, o próprio DNIT do Estado do Amazonas passou a administração e as competências referentes aos processos de licitação e de contratação para o DNIT de Rondônia, no ano de 2022, com o objetivo de que as obra da BR-319 fossem recuperadas de forma mais rápida e eficaz alegando a proximidade da distância entre Humaitá e Porto Velho com uma tentativa de apressar a tentativa da liberação para a etapa da Licença de Operação (LO).

#### **4.5- O Licenciamento Ambiental e a Repavimentação da BR 319: O processo de construção do EIA-RIMA (2009)**

Desde os anos de 1950, a BR-319 já era pensada em nível local (UFAM, 2009). No ano de 1955, o Departamento de Estradas e Rodagens do Amazonas – DER/AM realizou um projeto geométrico de aproximadamente 193 km da BR-319 entre Porto

Velho (RO) e Humaitá (AM) e três anos depois, em 1958 foi realizado o serviço de desmatamento no trecho da largura de 60 metros (UFAM, 2009).

Em julho de 1967, foi assinado o contrato com as firmas TRANSCON – Consultoria Brasileira de Transportes LTDA e Louis Berger Engenharia LTDA para elaborar um Plano Diretor de Transportes para o Estado do Amazonas entre o período de (1967 a 1976) e realizar um estudo de viabilidade da rodovia (UFAM, 2009).

Somente em 1968, o consórcio TRANSCOR/BERGER consolidou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica da BR-319. O trabalho foi realizado entre setembro de 1967 e abril de 1968 (UFAM, 2009). O primeiro estudo foi composto por 10 volumes que incluem Área do Projeto, Geologia, Solos, Materiais e Pontes, Conservação e Custos; Análise de Viabilidade e 03 apêndices (Rodovia e Desenvolvimento Agrícola). Quanto ao segundo volume, não foi localizado no acervo do Ministério, compunha-se por mapas, plantas, desenhos e detalhes alusivos aos estudos (UFAM, 2009).

O DER-AM firmou contratos com a construtora Andrade Gutierrez S/A para a execução de obras da rodovia, nos subtrechos Careiro e Rio Matuperi (356 km) e do Rio Matuperi a Porto Velho (426 km) (UFAM, 2009; DNIT, 2005). Em 1970, o Jornal do Commercio anunciava que o trecho entre Porto Velho (RO) – Humaitá (AM) já apresentava condições de tráfego, enquanto Humaitá (AM) – Manaus (AM) estava com o desmatamento completo e boa parte da terraplanagem havia sido realizada (UFAM, 2009).

Quando inaugurada em 27 de março de 1976, a rodovia estava completamente pavimentada garantindo o tráfego e a mobilidade de viagens de carro e ônibus que duravam entre 10h e 12h entre as cidades de Manaus e Porto Velho. Porém, após uma década depois devido à falta de manutenção da rodovia, a BR-319 não permitia o deslocamento de velocidades médias acima de 40 km/h, elevando para 36 horas o mesmo percurso face a problemas do pavimento e drenagem, as empresas de transporte suspenderam os serviços devido as péssimas condições da rodovia (UFAM, 2009; Silva, 2020).

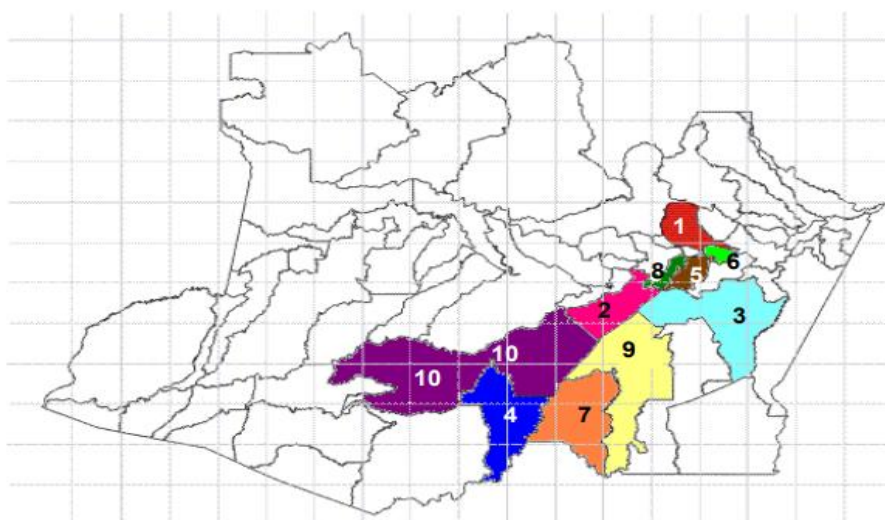
Em 1985, o Ministério dos Transportes recuperava os problemas crônicos da estrada, entre eles a inadequação do revestimento e os entraves advindos das condições naturais e reiterava que sua construção representou, no prazo em que foi executada, verdadeiro desafio do Governo e a Engenharia Nacional (UFAM, 2009).

Após a completa degradação da estrada em 1988, os projetos de reconstrução da BR-319 ocorreram tanto no Governo FHC quanto no Governo Lula e não poderiam de

maneira alguma serem justificados pelo apelo ideário social ao rodoviarismo (Rodrigues, 2011). Ou seja, a reconstrução não se baseava apenas no apelo social e no direito de ir e vir, mas sim, numa lógica onde a estrada teria que ter viabilidade econômica.

Se esta estrada for pavimentada completamente, integrará os municípios diretamente interceptados pela estrada entre eles destaca-se Tapauá, Canutama, Humaitá e Manicoré, Careiro, Careiro da Várzea, Beruri, Borba e Manaquiri, conforme (figura 12). Além destes municípios estão os municípios localizados na rodovia BR-230 (Transamazônica) que corta a rodovia BR-319 na altura do município de Humaitá, também sendo integrados pela via rodoviária (UFAM, 2009).

**Figura 12:** Municípios que serão impactados pela abertura da BR-319.



**Fonte:** UFAM (2009)

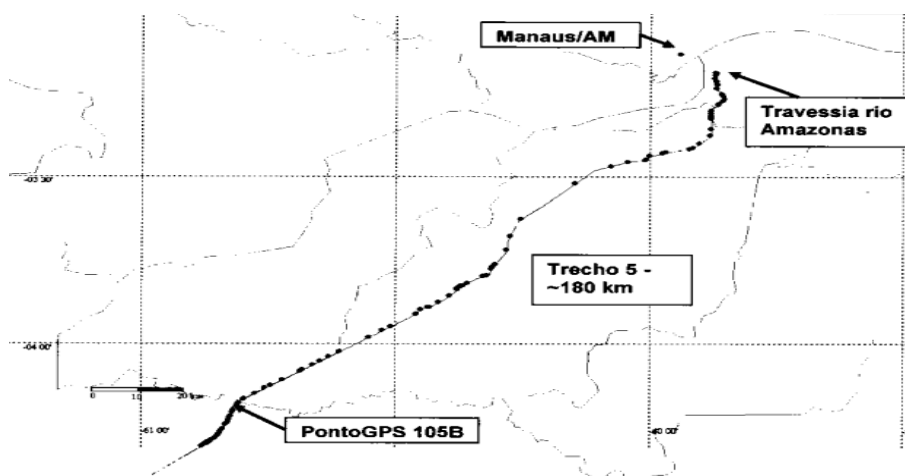
Em 2001, os primeiros 58 km, depois do entroncamento da Rodovia Transamazônica foram repavimentados, a 30 km ao oeste de Humaitá bem como 100 km no extremo norte da rodovia, no sentido Manaus – Careiro Castanho (Fearnside & Graça, 2009). Em março de 2005, os 24 deputados estaduais do Estado do Amazonas assinaram um “manifesto de apoio” pedindo ao Governo Federal para pavimentar a rodovia imediatamente (Amazonas em Tempo, 2005). A ideia dos políticos e da população em geral, é de que com a repavimentação da BR-319, é uma maneira mais econômica de exportar produtos da Zona Franca de Manaus, bem como o discurso de deslocamento para outros lugares do país, a partir de Porto Velho. Ainda em 2005, as obras foram



embargadas por uma medida cautelar inominada<sup>6</sup>. Na decisão foi apontado que ocorreu uma primeira tentativa de pavimentação da estrada pelas empresas ATP Engenharia Ltda, Laghi Engenharia Ltda e Maia Melo Engenharia LTDA.

As empresas começaram a executar obras na rodovia e a Justiça Federal embargou as decisões com base de que não havia um EIA/RIMA sendo necessário para a prevenção de danos existente nesta localidade. Em agosto do recorrente ano, o IBAMA realizou uma visita técnica devido aos desdobramentos da Ação Civil Pública – ACP movida pelo MPF em desfavor ao DNIT, devido a este órgão ter iniciado as obras sem a apresentação do EIA/RIMA. Neste parecer, o IBAMA determinou que o DNIT realizasse a apresentação do “trecho 5”, apresentado no relatório do DNIT, conforme (figura 13) fosse referente aos 180 km tendo como ponto determinante o cruzamento com o Rio Amazonas.

**Figura 13:** Delimitação dos estudos de viabilidade ambiental pelo DNIT



Fonte: IBAMA (2005)

Com a suspensão do embargo pelo TRF-1 da BR-319, as obras começaram a ser retomadas em outubro de 2005, não se tratava apenas de uma obra de reconstrução de trechos da estrada, e sim do entendimento do Ministério do Meio Ambiente e do IBAMA de que o licenciamento ambiental era imprescindível para o andamento das obras.

Em outubro de 2005, a Advocacia Geral da União – AGU criou a Câmara de Conciliação de Arbitramento - CCA entre o DNIT e o IBAMA para solucionar o conflito quanto aos entendimentos e ao encaminhamento de licenciamento ambiental da BR-319. O objetivo desta Câmara era promover a conciliação e prestar apoio jurídico aos dois

<sup>6</sup> A Medida cautelar inominada está prevista no Art. 796 do Código de Processo Civil – CPC e tem o objetivo de resguardar direitos a serem garantidos por futura prestação jurisdicional

órgãos para que houvesse um melhor desempenho durante o decorrer das fases de licenciamento ambiental.

Em novembro de 2005, o DNIT elaborou e apresentou o Relatório Ambiental da BR-319 e Diagnóstico Socioambiental, com o resultado de levantamentos preliminares e dados secundários sobre a região de entorno da rodovia (DNIT, 2005). Porém, a Informação Técnica N° 137/2005 concluiu que o relatório não atendeu “aos critérios mínimos exigidos de qualquer Estudo Ambiental para fins de licenciamento”, e que esse documento não substituiu a necessidade de apresentação de EIA/RIMA. Por fim, concluiu que o documento seria devolvido ao DNIT por insuficiência técnica.

Em janeiro de 2006, o Decreto Federal s/n° estabelece a Área de Limitação Administrativa Provisória – ALAP da região da BR-319, com o intuito de realizar estudos e levantamentos para a criação de Unidades de Conservação ao longo da rodovia (Brasil, 2006).

O grupo de trabalho responsável pela proposta de Unidades de Conservação foi coordenado pela Casa Civil da Presidência da República e por vários órgãos federais e estaduais: MMA, IBAMA, INCRA, INPA, FUNAI, EMBRAPA, SDS/AM entre outros. Quando se decreta um ALAP, proíbe-se o desmatamento pelo prazo de sete meses para a realização de estudos que objetivam a criação de Unidades de Conservação (Observatório da BR-319, 2022). O discurso de repavimentação da BR-319 em 2006 ganhou destaque no cenário nacional como uma das medidas que estariam inclusas no pacote de obras do Programa de Aceleração do Crescimento.

No ano de 2007, inúmeras eram as tratativas entre DNIT e IBAMA para que se pudesse começar os Estudos de Impactos Ambientais e a delimitação da área. A definição dos trechos fora realizada em junho de 2007, a partir da assinatura do Termo de Acordo e Compromisso entre IBAMA e DNIT que autorizou as obras de restauração nos segmentos A (KM 0 a 177,8), segmento B (KM 655,7 a 887,4), e continuidade das obras de pavimentação/reconstrução no segmento C (KM 177,8 a 250), instituindo a necessidade de apresentação e execução pelo DNIT de diversos Programas Ambientais nesses trechos. O trecho do meio (km 250 ao 655,7), estava entre as tratativas do DNIT e IBAMA quanto a elaboração do Termo de Referência.

A primeira tentativa de se realizar um EIA/RIMA foi proposta pelo DNIT em 2007. A instituição consultora foi a Universidade Federal do Amazonas – UFAM e o Instituto PIATAM. O objetivo do empreendimento era a recuperação de um trecho de 405,7 km da BR-319 (entre os trechos 250 e 655,7 referentes ao trecho do meio).

O Termo de Referência foi assinado em julho de 2007, mas foi devolvido pelo IBAMA em razão da ausência de consulta aos povos indígenas e a ausência de informações referentes aos riscos das endemias na referida localidade.

Somente em agosto de 2007 o IBAMA enviou um Termo de Referência Provisório para o DNIT para iniciarem a elaboração do EIA/RIMA e este foi entregue um ano após, em agosto de 2008, quando o DNIT protocolou junto ao IBAMA, a primeira versão do EIA/RIMA.

A primeira recusa ocorreu em setembro de 2008 pelo não atendimento do Termo de Referência e da Metodologia de Levantamento de Fauna. Nesse mesmo mês, o Ministério do Meio Ambiente emitiu a Portaria Nº 295/2008, criando o Grupo de Trabalho para elaborar diretrizes e acompanhar o licenciamento ambiental da rodovia. Entre as principais funções do Grupo de Trabalho estavam as definições de medidas preventivas em relação aos impactos derivados do empreendimento, para impedir o desmatamento ao longo da estrada, como a definição de áreas territoriais especialmente protegidas, zonas de exclusão e alternativas menos impactantes<sup>7</sup>.

Em novembro de 2008, o DNIT protocolou a 2ª versão do EIA/RIMA da BR-319 sendo mais uma vez recusada devido à ausência de modificações no texto, apenas agregando a justificativa sobre o não atendimento ao Termo de Referência e Metodologia de Levantamento de Fauna na primeira versão. Tais justificativas não foram aceitas pelo IBAMA.

A terceira tentativa de envio aconteceu em dezembro de 2008, quando foi emitido o Relatório Final do Grupo de Trabalho criado pelo MMA, com a assinatura dos presidentes do IBAMA e ICMBio, contendo várias ações propostas como pré-condições para se verificar a viabilidade ambiental da rodovia BR-319. No mesmo mês, o IBAMA emitiu notas técnicas pela inadequação da 2ª versão demandando uma nova versão do EIA/RIMA a ser enviada pelo DNIT com as devidas modificações<sup>8</sup>.

Em fevereiro de 2009, o DNIT protocolou a terceira versão do EIA-RIMA<sup>9</sup>. O empreendimento caracteriza-se com a recuperação do trecho de 405,7 km da BR-319,

---

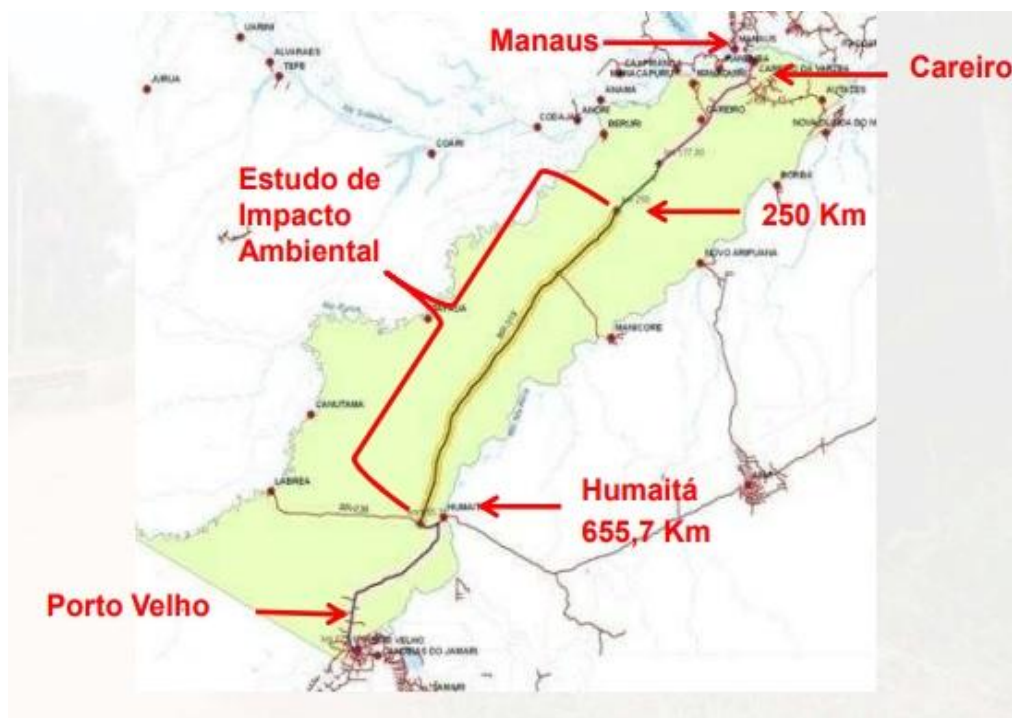
<sup>7</sup>Parecer N.º 078/2009. Assunto: Análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre os KMs 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas. Processo nº 02001.006860/2005-95

<sup>8</sup>Parecer N.º 078/2009. Assunto: Análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre os KMs 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas. Processo nº 02001.006860/2005-95

<sup>9</sup> Em fevereiro, por meio da Nota Técnica 016/2009/Cotra/CGTMO/Dilic/IBAMA foi aprovada a nova proposta do DNIT e UFAM de escalas e formas de apresentação do mapeamento do EIA/RIMA da BR-319.

conforme apresentado pelos documentos oficiais na (figura 14), entre o recorte espacial do KM 250 a 655,7, denominado trecho do meio.

**Figura 14** – Área do Estudo de Impacto Ambiental da BR-319



Fonte: UFAM (2009)

A estrutura do EIA-RIMA apresentava as características socioambientais da área sendo denominadas físicas, biológicas e socioeconômicas. Um dos objetivos inseridos com os pressupostos para o desenvolvimento do EIA era a integração por meio rodoviário, das capitais dos Estados do Amazonas (Manaus), e Rondônia (Porto Velho), dos demais municípios da área de influência direta e indireta a partir da rodovia já existente aumentando a presença do Estado Brasileiro na Região Amazônica justificando-se como uma alternativa para o escoamento da produção de pequenas propriedades provenientes de atividades sustentáveis e das alternativas de modal rodoviário que colaboraria com o Polo Industrial de Manaus.

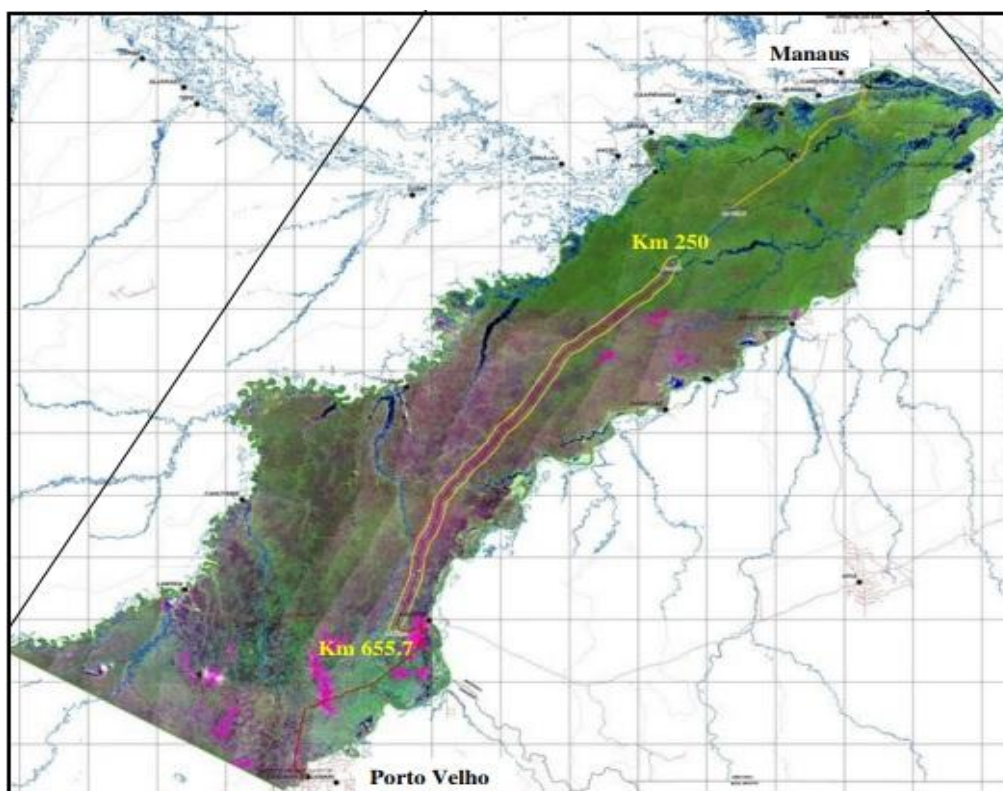
O EIA-RIMA produzido em 2008 trouxe como informação que o transporte da BR-319 seria a solução vital na questão de temas como a saúde e a educação nos municípios, pois favorecia as populações ali existentes, como a mobilidade territorial e as melhores condições da circulação de profissionais de saúde e de educação favorecendo as ações para a melhoria das condições da qualidade de vida, trabalho e produtividade das

populações rurais, através da divulgação cultural e informacional, trabalhos técnicos profissionais e sanitários.

As características ambientais e sociais deste empreendimento destacadas inicialmente pelo grau de precipitação que varia de 2000-2800 mm, possuindo uma alta umidade relativa, grande índice de nebulosidade, precipitações abundantes, temperaturas médias e altas com pequena variação diurna e estacional (UFAM, 2009). As características topográficas estão em uma área plana, geralmente associadas a latossolos vermelho-amarelados em áreas de ocorrência de rochas cristalinas ou latossolos amarelos e a qualidade hidrográfica são áreas com águas pretas, em geral ácidas e de boa qualidade.

O trecho do meio é descrito conforme (figura 15) e corresponde a área de extensão territorial do licenciamento ambiental. Neste recorte territorial é encontrado que as características biológicas se referem a tipologia vegetal onde se é encontrado Floresta Ombrófila Densa das Terras Baixas (57,8%), Floresta Ombrófila Aberta com palmeiras e sororocas (28%), uma área antropizada de (9,5%) e outras tipologias vegetacionais (4,7%) (UFAM, 2009)

**Figura 15:** Área de Extensão Territorial da BR-319 que está sob os estudos de Licenciamento Ambiental



Fonte: UFAM (2009).

As características sociais referem-se a área de influência direta e indireta que correspondem a um raio de 40 km com Manaus. A época foi considerada a população estimada dos municípios. Segundo o IBGE (2007), a população destes municípios era de 3.959.000 e os municípios e cidades a serem beneficiados por este empreendimento são Autazes, Beruri, Borba, Canutama, Careiro, Careiro da Várzea, Humaitá, Iranduba, Lábrea, Manacapuru, Manaquiri, Manaus, Manicoré, Novo Aripuanã, Porto Velho (RO) e Tapauá.

O EIA-RIMA apresenta que a abertura da estrada principal, causaria a pavimentação de ramais espontâneos através do efeito *espinha de peixe*<sup>10</sup>, a exploração madeireira ilegal, as ocupações irregulares e a especulação fundiária. Uma das ações propostas era a implementação das Unidades de Conservação que causaria a redução de impactos relacionados pela falta da regularização fundiária e ao controle da ocupação desordenada das terras do entorno, além da implantação de vigilância e o monitoramento de Terras Indígenas. No EIA/RIMA produzido em 2008 foi recomendado a recuperação do trecho entre os quilômetros 250 e 655,7 da rodovia BR-319 com base em um cenário de forte governança ambiental que engloba não apenas o trecho do objeto deste licenciamento, mas toda a porção do interflúvio do Purus-Madeira.

A recomendação é que seja promovida maior articulação entre os diferentes níveis e órgãos do governo para este fim, e que todo o cabeamento de fibra ótica disponível ao longo da rodovia seja utilizado para a articulação com os dados de satélites para a realização do monitoramento do solo da área e que permita a transmissão de dados entre a Amazônia e o restante do Brasil para o aumento dos benefícios de inclusão digital e a promoção de negócios.

Outro ponto de destaque é que com a recuperação da rodovia haveria oportunidades para a recuperação dos passivos ambientais remanescentes das obras da construção realizadas na década de 1970. A equipe do EIA/RIMA concluiu que a opção pela recuperação da rodovia é a que demandará menores investimentos ao país e gerará uma quantidade menor de impactos ambientais.

É apontado no documento que os impactos ambientais são causados pelos sistemas de transportes e podem ser analisados a partir de três perspectivas distintas: “quanto a origem (sendo positivo ou negativo); quanto a natureza intrínseca (direto ou

---

<sup>10</sup> O desmatamento conhecido por “espinha de peixe” ocorre perpendicularmente ao traçado das rodovias. A tendência é a consolidação da população as margens dos eixos rodoviários que avança gradualmente em direção a floresta.

indireto, certo ou incerto, reversível ou não, e quanto se o prazo é curto, médio ou longo), e quando o setor atingido (meio ambiente ou socioeconômico)” (UFAM, 2009).

O EIA-RIMA de 2009 aponta que a recuperação da rodovia apresenta vantagens técnicas consideráveis e que apesar de ter sido construída nos anos 1970 haveria uma redução de custos consideráveis de investimentos haja vista a conclusão de várias etapas. Um ponto de destaque é de que a interrupção de parte desta rodovia não se implica necessariamente no impedimento de acesso, havendo a possibilidade de uso de alternativas de desvios quanto a interrupção de determinado trecho.

No que tange a mobilidade, o documento produzido recomenda que se pavimentada, a estrada beneficiaria a cidade de Manaus no aspecto econômico. A época em que foi elaborado, Manaus era uma cidade que se deparava com uma infraestrutura para a movimentação de produtos e pessoas significativamente deficiente (UFAM, 2009). Ainda conclui que mesmo que a BR-319 fosse repavimentada, esta “tem baixa importância para o Polo Industrial de Manaus (UFAM, 2009). A importância alegada pelos atores sociais e políticos é de que a BR-319 teria grande importância para o Polo Industrial de Manaus.

Quanto aos aspectos referentes a mobilidade para a população, a estrada conectaria as cidades que estão as margens da BR-319 e os deslocamentos entre as cidades que estão nas proximidades do empreendimento permitindo uma opção de deslocamento viário por parte da população que para chegar até Manaus ou Porto Velho utiliza a via aérea ou a malha hidroviária. Mas a obra não é pensada para o deslocamento da população, conforme é apresentado nos estudos previamente elaborados, pois somente a mobilidade de pessoas não supre as demandas com os gastos de manutenção e conservação da rodovia. É necessário a viabilidade econômica e estaria se daria pelo transporte de cargas.

Para Teixeira (2007), as opções de transporte de carga geral nas conexões da região amazônica concluíram que o transporte marítimo por cabotagem reduz os custos do transporte nas ligações entre Manaus – São Paulo em 37%, quando comparado com os atuais meios de transportes. A autora considera que a construção da BR-319, ligando ao resto do país, os custos aumentariam em 19% em relação a rota atual que utiliza a hidrovia até Belém (PA).

Outro aspecto a ser destacado no documento produzido calcula o benefício da rodovia como a receita bruta do frete e do tráfego de passageiros para que os autores esperem passar pela rota. Neste caso, o benefício a ser calculado pela rodovia e o custo

de transportes seria a alternativa mais barata para a maioria da frente que seria realizado em contêineres por cabotagem e o benefício seria negativo porque a alternativa é mais economicamente rentável, do que se fosse deslocado pela rodovia. O que deve ser calculado no frete de cargas não é o trecho entre Manaus/Porto Velho e sim, o trecho entre Manaus/São Paulo, pois, Porto velho é apenas uma parada de conexão para os caminhoneiros que seguem até São Paulo e não o destino do transporte de mercadorias.

Caso fosse repavimentada, a quantidade dos passageiros de ônibus, com o funcionamento da rodovia seria de aproximadamente 375.000 pessoas por ano, o que é inequívoco ao se comparar com os dados de projeção do IBGE que apontam que o número de imigrantes chegando a Manaus é 1,8 maior do que o número de emigrantes que saem da cidade (UFAM, 2009).

Atualmente, não há estudo de viabilidade existe para a BR-319 (Fearnside, 2009). Um estudo de viabilidade consiste em uma estimativa detalhada dos custos e benefícios financeiros de um projeto proposto. Este estudo consistiria numa estimativa detalhada dos custos e benefícios deste referido projeto proposto. Obviamente, este é um elemento fundamental no processo de infraestrutura de qualquer projeto de infraestrutura. O Ministério dos Transportes argumentou que nenhum estudo de viabilidade é preciso, pois considera que este projeto é apenas uma “recuperação” de uma estrada existente. Entre 2008 e 2009 a partir da criação de UCs na região do interflúvio Purus-Madeira, aproximadamente 60% do território é composto por áreas protegidas e os outros 16% por assentamentos.

Em maio de 2012, o DNIT havia decretado emergência na BR-319 devido ao alargamento da pista. A partir de então, as pontes antigas foram substituídas e as condições da estrada apresentaram uma melhor trafegabilidade durante todo o ano. Essa nova ideia do DNIT tem auxiliado na construção do argumento que a BR-319 já existia há muito tempo e assim precisa ser recuperada.

A partir do Código Florestal Brasileiro de 2012, a legislação brasileira considera que a elaboração e aprovação de estudos de impactos ambientais é um procedimento específico de licenciamento para a implantação ou pavimentação de rodovias em toda a Amazônia legal. Para Santos Junior (2015), os projetos governamentais de infraestrutura desencadeiam impactos ambientais e sociais na Amazônia.

Apesar de a repavimentação da BR-319 está prevista no PAC o risco de impacto a alta biodiversidade é previsto nos relatórios ambientais previamente elaborados. O extenso número de atividades agrícolas no sul do Estado do Amazonas, nos municípios



de Humaitá, Lábrea e Apuí, representam um perigo a expansão do agronegócio e da fronteira agrícola, pois, a busca por novas terras agricultáveis em terras sem destinação provocam o interesse de diferentes atores sociais.

Em 2013, ocorreu então as tratativas para a regularização da BR-319. Para isto foi proposto o novo Termo de Referência para que um novo EIA pudesse ser realizado. Neste mesmo ano, a FUNAI apontou a necessidade de incluir no novo EIA estudos sobre as comunidades indígenas localizadas no trecho do meio e uma nova empresa foi responsável pela elaboração de um novo EIA/RIMA, a empresa ENGESPRO Engenharia LTDA responsável pela complementação de estudos ambientais sobre o meio biótico.

Em 2014, ocorreu juntamente com o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM) a emissão da Licença Ambiental Única – LAU N° 422/2014 para realização de obras de manutenção e recuperação da rodovia. Como consequência, a empresa teve o seu contrato suspenso para a manutenção na BR-319.

As novas irregularidades eram evidenciadas a partir do andamento da construção da rodovia, sem qualquer autorização por parte do IBAMA. Em agosto de 2015, o IBAMA publicou um relatório de vistoria constatando a supressão da vegetação ao longo da estrada. A vistoria comprovou que o DNIT havia contratado empresas para realizar obras ao longo da BR-319 nos três segmentos (A, B e C), e estas haviam subestabelecido a concessão de obras para outras empresas através da terceirização de diversos serviços de engenharia.

Das empresas contratadas pelo DNIT destacam-se a TESCON Engenharia LTDA (com sede em Brasília) e a Construtora Meirelles Mascarenhas -CMM/LTDA (localizada no município de Redenção – PA). A TESCON teria subcontratado a empresa AGO Engenharia para a realização a execução de serviços em execução ao longo de aproximadamente 160 km. Já a CMM havia subcontratado a empresa IPÊ Construtora para construir obras de artes correntes e cerca de 100 bueiros. (IBAMA, 2015). Este número era baixo do que era permitido pela falta de liberação de recursos financeiros para a execução de obras.

Fiscalizações do IBAMA no ano de 2015, permitiram identificar que houve supressão de grande parte da vegetação ao longo da estrada, considerando o Trecho Central, os 405,7 km passivos do EIA/RIMA se apresentava em estágio de regeneração conforme (figura 16), onde era comum se avistar a pista com largura média de 5 metros e os serviços atuais em execução abranjam a largura que varia de 12 (doze) a mais 18 (dezoito) metros de largura.

**Figura 16:** Comparação da estrada antes da intervenção de obras.



**Fonte:** IBAMA (2015)

Como consequência, em setembro de 2015 o MPF ajuizou uma Ação Civil Pública tramitando o processo na 7ª Vara Federal especializada em matéria ambiental e agrária em Manaus, requerendo a suspensão de obras de manutenção no Trecho do Meio, objeto de autorização da LAU N° 422, emitida pelo IPAAM em 2014. A Ação Civil Pública é um instrumento processual instituído pela Lei N° 7.347/1985 e é utilizada para responsabilizar réus por danos morais e materiais ocasionados a bens e direitos coletivos, estejam eles previstos por lei ou não.

Em outubro de 2015, o IBAMA exarou o Termo de Embargo de Manutenção das obras de manutenção e foi aplicada a multa de R\$7,5 milhões ao DNIT. Neste mesmo mês, as obras foram suspensas até que ocorressem a análise dos efeitos da LAU no meio biótico e abiótico na extensão da rodovia.

Em novembro de 2015, ocorre então a suspensão dessa Tutela concedida pela 7ª Vara Federal. Na decisão o Desembargador Presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região – TRF-1 entendeu que a decisão extrapola o exame da legalidade do ato administrativo, interferindo indevidamente as atribuições do Poder Executivo. O MPF então recomendou ao IPAAM através da Recomendação N° 17 que se abstenha de receber delegação total ou parcial, da competência exclusiva do IBAMA para conduzir o licenciamento ambiental das obras da Rodovia BR-319.

Após todos os efeitos liminares serem suspensos, em abril de 2016, o IBAMA emite a Licença de Instalação (LI) para a manutenção da BR-319 – LI 1.111/2016 incluindo a autorização do Trecho do Meio. Um dos aspectos encontrados nesta LI é de que esta licença não autoriza a realização de novos serviços como obras de arte corrente

e especiais, restringe-se somente a manutenção/conservação e substituição de melhorias das já existentes (IBAMA, 2016). Neste mesmo ano, o IBAMA embargou 2.155 hectares de áreas degradadas ao longo da BR-319 (IBAMA, 2016). A FUNAI elaborou um Termo de Referência para que o DNIT realizasse um estudo de cinco comunidades indígenas ao longo de toda a rodovia.

Em fevereiro de 2017, a Empresa ENGESPRO Engenharia LTDA teve novamente o seu contrato retomado. Um dos principais objetivos era de que a Matriz Econômica Ambiental do Amazonas estava em pauta. A proposta incluía a BR-319 como uma alternativa de escoamento e conexão do Amazonas com todo o país.

Em junho de 2017, a Justiça Federal novamente suspendeu as obras de manutenção na BR-319 por um pedido elaborado pelo MPF/AM como parte da Ação Civil Pública apresentada pelo órgão para que fossem questionados os problemas de licenciamento ambiental dos serviços de manutenção e conservação da rodovia. Entretanto, em julho do recorrente ano, O TRF-1 suspendeu a liminar provisoriamente para as atividades de manutenção e conservação do Trecho do Meio da Rodovia e todas as obras tiveram que ser paralisadas novamente devido ao não atendimento dos requisitos necessários para a continuidade do processo de licenciamento ambiental, conforme (figura 17).

**Figura 17:** Retomada das obras da BR-319 no ano de 2017.



**Fonte:** Observatório da BR-319 (2022)

No mesmo ano, o Ministério Público do Amazonas - MPAM criou o Fórum de Discussão Permanente da BR-319 que tem por objetivo apresentar de forma clara e

transparente o processo de licenciamento dessa rodovia com todos os sujeitos sociais interessados. Este fórum conta com a participação de representantes do governo e da sociedade civil, e é público, podendo ser acessado por qualquer cidadão que tenha interesse no processo.

Nesta mesma época surge um grupo de apoiadores conhecidos como “Associação e Amigos da BR-319”. O movimento é criado com o objetivo da pavimentação da estrada sob a alegação do direito de ir e vir pautado pelo ‘velho discurso’ de integração. A condução deste grupo é bastante apoiada por empresários, moradores da área em questão. Nas redes sociais como o *facebook* é encontrado na descrição e no objetivo da organização de que a associação tem por objetivo: ‘reunir as pessoas que tem interesse, de qualquer natureza, em contribuir, qualquer que seja a forma, para que a rodovia seja totalmente pavimentada e mantida em condições de tráfego para que atenda, com segurança, as necessidades dos usuários, promova o desenvolvimento social e econômico da região norte e a sua integração com o Brasil’.

Este discurso de integração é apoiado por agentes sociais que estão ao longo da BR-319 e fomentado por estudantes de graduação, pós-graduação e professores que estão inseridos em grupos de pesquisas da Universidade Federal do Amazonas (a exemplo do grupo de Geografia da Amazônia, Ambiente e Cultura) que utilizam destes ideais desenvolvimentistas, para a produção de artigos bibliográficos e documentais realizando e publicando sob a égide dos ensinamentos da ESG apresentada desde os anos 60 com o objetivo de promover apelo social e científico para fins de autopromoções teóricas e referenciais sob a lógica de uma geopolítica contrária aos interesses sociais e ambiental. Tais fatos podem ser encontrados em publicações fastidiosas que desconsideram as questões ambientais apontadas no EIA/RIMA. Pesquisas realizadas por diferentes autores como Fearnside (2009), Silveira (2011), Louzada (2014), Silva (2019) apontam que a BR-319 trará imensos danos a questão ambiental do Estado do Amazonas.

Em 2017, o DNIT entregou o Plano de Trabalho relacionado ao componente indígena à FUNAI, que foi aprovado por esse órgão em novembro do mesmo ano. Outro fator de destaque foram as operações e circulação da estrada que passaram a funcionar normalmente. Estudos realizados pelo IMAZON demonstram que mesmo a rodovia não estando totalmente construída, apontam a grande quantidade de focos de calor na área já pavimentada, conforme (figura 16). O início de 2018 foi registrado em parte da mídia como o primeiro inverno amazônico com trafegabilidade na BR-319 dos últimos 30 anos (Observatório da BR-319, 2022).



o desmatamento pode aumentar nos próximos anos, caso a BR-319 seja repavimentada. Como conclusão, os pesquisadores indicam que as políticas públicas de ordenamento territorial, infraestrutura de fiscalização, aumentos de governança e recursos humanos das unidades de conservação sejam imprescindíveis para mitigar e reduzir os impactos ambientais da rodovia.

Neste mesmo ano destacou-se através de dados dos setores ambientais vinculados a Polícia Civil do Estado do Amazonas – PCAM, diversos crimes ambientais no Estado do Amazonas e foi deflagrada a Operação Grilagem na área de entorno da rodovia. Com esta operação foram detectadas além da grilagem de terras, ações de desmatamento, queimadas e a prisão de animais silvestres em cativeiro para vendas.

Em outubro de 2019, a Licença de Instalação da BR-319 foi renovada com validade de 24 meses. O objetivo desta licença era realizar o cumprimento do termo e a conduta entre IBAMA e DNIT, bem como os objetivos, as metodologias e os cronogramas obtidos e contidos nos programas ambientais definidos no âmbito do processo de licenciamento ambiental.

Em fevereiro de 2020, uma nova decisão sobre o Trecho C é anunciada com a repavimentação deste trecho. A chegada da pandemia da COVID-19 ocasionou numa série de decisões favoráveis ao desmatamento, a grilagem de terras e a destruição e violação de povos indígenas na área da BR-319, isto aconteceu devido ao fato do enfraquecimento dos órgãos ambientais previstos nos planos orçamentários do Governo Federal para o ano de 2020, o negacionismo do governo diante da continuidade de atividades laborais e o projeto de destruição em massa da floresta Amazônica.

O negacionismo científico nesta época ocorreu por meio do próprio Ministro do Meio Ambiente Ricardo Salles, alinhado ao Governo Bolsonaro. Em uma reunião com o Presidente da República, Jair Bolsonaro no decorrente ano, foi afirmado pelo próprio ministro que ‘ele disse que a pandemia era um momento ideal para passar a boiada’, referindo-se à flexibilização das leis do Código Florestal através de Medidas Provisórias – MPs.

Em julho de 2020, uma nova versão do EIA-RIMA foi acolhida oficialmente pelo IBAMA para a análise do Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) juntamente com a não entrega do Estudo de Componente Indígena (ECI) que foram submetidos ao DNIT.

Com a flexibilização ocasionada pela Pandemia da COVID-19<sup>11</sup>, em 11 de agosto de 2020, o CONAMA, publicou a Resolução Nº 494/2020, que possibilitou a realização de Audiências Públicas de forma remota, enquanto durasse a pandemia do novo coronavírus. Após a publicação, no dia 14 de agosto de 2020, a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA publicou o Procedimento Operacional Padrão Nº 6, com o objetivo de regulamentar a realização das Audiências Públicas Virtuais - APV (Observatório da BR-319, 2020).

Em setembro de 2020, foi publicado o edital para o prazo de solicitação de Audiências Públicas no processo de licenciamento ambiental da BR-319. Diversas entidades como o Observatório da BR-319 se posicionaram contra a realização de audiências públicas na modalidade virtual, pois, em muitas localidades nestas áreas não havia internet e pouca participação popular no processo decisório de construção de tomada de decisões.

Em janeiro de 2021, o diretor do Departamento de Licenciamento Ambiental do IBAMA solicita do DNIT uma série de informações ambientais que exigem revisão e complementação. De acordo com o Ofício Nº 67/2021 do IBAMA, após análise do EIA/RIMA, entregue em julho de 2020 e do trecho do meio evidenciou que as questões a serem revisadas e complementadas.

Segundo o IBAMA, estas questões estavam relacionadas a:

Configuração geométrica do empreendimento.  
Volumes de terraplenagem com previsão de áreas de deposição de material excedente e jazidas (se pertinente).  
OAEs  
Localização de canteiros de obras.  
Centrais de concreto e usinas de asfalto.  
Insuficiência da abrangência da avaliação de impactos ambientais;  
Insuficiência na apresentação de medidas mitigadoras ou compensatórias em relação aos impactos indiretos de desmatamento e impactos socioeconômicos;  
Necessidade de formulação/apresentação de um Programa destinado ao monitoramento e tratamento de processos erosivos que potencialmente serão deflagrados em decorrência do empreendimento proposto. (Ibama, 2021, p. 54).

Em março de 2021 ocorreu a suspensão do trecho C da BR-319. Na decisão proferida pelo juiz do TRF-1 é afirmado que o EIA é ‘considerado exigência indelével para a recuperação do trecho’. Após esta decisão, em abril de 2021, foi indeferido o

---

<sup>11</sup> A pandemia da COVID-19 surgiu em dezembro de 2019 quando sete pacientes com sintomas de pneumonia de origem desconhecida associadas a Síndrome Respiratória Aguda Grave foram detectados na cidade de Wuhan na China (HUANG, 2020).

pedido de liminar que suspendia o edital, tendo assim o Governo Federal autorização para iniciar novamente o asfaltamento do trecho.

Em junho de 2021, a FUNAI enviou complementações dos Estudos de Componentes Indígenas (ECI) da BR-319. No ofício a FUNAI declarou que o Estudo não estava apto para ser apresentado as comunidades Apurinã, Parintintin e Mura, posteriormente, o DNIT enviou o IBAMA um volume com um caderno de respostas e complementações do EIA/RIMA da BR-319.

A partir de agosto de 2021, o IPAAM autorizou a LI N° 054/2021 que concedeu a instalação de produção de complexo asfáltico na rodovia da BR-319 no município de Beruri. Essa licença tem validade de dois anos e possibilita o início das obras de pavimentação do Trecho C da rodovia.

Com as audiências públicas pautadas para setembro de 2021, o MPF sinalizou a ausência da consulta das comunidades tradicionais e dos povos indígenas. Para o MPF as audiências públicas não estão levando em consideração a previsão legal da OIT 169 correspondente as consultas prévias, livres e informadas.

Recomendou que todas as medidas administrativas e executivas em andamento na rodovia fossem suspensas até que fossem realizadas a Consulta Prévia, Livre, Informada e de boa-fé, nos termos da Convenção N° 169 da OIT com todos os povos indígenas e tradicionais (ribeirinhos, extrativistas, entre outros) potencialmente impactados pela BR-319 e seus ramais existentes ou previstos, porém em setembro ocorreram as audiências públicas.

Em julho de 2022, a competência sobre o trecho da BR-319 entre os trechos 250 a 740 da BR-319 localizados no Estado do Amazonas foram transferidos para o DNIT do Estado de Rondônia. O comunicado emitido pelo DNIT é que a transferência deste trecho era uma forma de facilitamento do deslocamento, uma vez que a estrada na porção sul do Estado do Amazonas já se encontra parcialmente pavimentada.

Para integrantes do Observatório da BR-319 esta decisão é uma forma de flexibilização para a obtenção da Licença Prévia (LP). Em 28 de julho de 2022 o IBAMA expediu a Licença Prévia - LP N° 672/2022 ao DNIT para o início das obras do trecho do meio na rodovia. Essa licença tem validade de 5 anos e pode representar um aumento no foco de queimadas e desmatamento da BR-319. Após o fim do Governo Bolsonaro em 2022, as discussões sobre esta rodovia ganharam atenção nas Comissões do Meio Ambiente na Câmara e no Senado Federal. É previsto pelo atual governo brasileiro que a rodovia seja pavimentada até o ano de 2027.



#### 4.6 – Medidas Mitigadoras e os impactos previstos pelo EIA-RIMA (2009)

O custo ambiental não contabilizado de conectar a Amazônia Central como o “Arco de Desmatamento” precisa ser incorporado no processo de decisão antes de tomada sobre a reconstrução e pavimentação da rodovia BR-319. Embora seja lógico, em uma escala de tempo de décadas, esperar que a pavimentação desta rodovia se concretize, o custo ambiental seria alto se isto for realizado sem primeiro preparar as áreas para as quais os impactos potenciais estendem, inclusive Roraima (Fearnside & Graça, 2006).

As medidas mitigadoras a serem analisadas neste tópico destacará o desmatamento devido as evidentes preocupações com esta questão mesmo antes da realização do EIA-RIMA e do licenciamento como visto nos objetivos da constituição da ALAP (2006) destacado no Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.

As medidas mitigadoras são aquelas que a ação resulta na redução dos efeitos do impacto ambiental negativo, podendo ser preventivas – quando a ação resulta na prevenção da ocorrência total ou parcial do impacto ambiental negativo; ou corretivas – quando a ação resulta na correção total ou parcial do impacto ambiental negativo que já ocorreu.

Algumas das medidas mitigadoras propostas no Estudo de Impacto Ambiental são destacadas no sumário do EIA-RIMA (2009) entre elas:

Restringir ao mínimo o desmatamento de vegetação ciliar. (grifo do autor)

Recompor as formas originais de relevo nas áreas que serão modificadas.

Executar fiscalização rigorosa na execução dos cortes e aterros.

Priorizar o uso das novas tecnologias asfálticas, adaptadas e viáveis para região.

Selecionar locais adequados para o material de descarte e áreas de empréstimos.

Implantar o programa de Recuperação de Áreas Degradadas.

Construir bacias de sedimentação para evitar contaminações oriundas da operação.

Evitar a formação de caminhos preferenciais para a água.

Implantar o programa de Prevenção e Controle dos Processos Erosivos.

Executar o Programa de Monitoramento de Qualidade da Água.

Recobrir imediatamente o solo através do plantio de gramíneas, herbáceas, preferencialmente nativas.

Implantar o Programa de Supressão da Vegetação. (grifo do autor)

Priorizar as vias de acesso existentes a faixa de servidão no traçado, evitando-se a abertura de novas.

Estabelecer zonas ou áreas protegidas, considerando a qualidade dos ecossistemas através da ocupação faunística e da diversidade que estes possuam. (grifo do autor)

Implantar o Programa de Fauna de Bioindicadores.

Realizar o Programa de Educação Ambiental, alertando sobre o risco de acidentes com animais.

Estabelecer corredores ecológicos e pontos de travessia de fauna ao longo de toda a rodovia.

Implantar placas sinalizadoras alertando sobre a travessia de fauna.

Acompanhar de acordo com as exigências e recomendações do IPHAN e do IBAMA as frentes de obras, na busca de vestígios arqueológicos ou espeleológicos.

Implantar o Programa de Prospeção e Resgate Arqueológico (Portaria/IPHAN).

Planejar e normatizar os casos de interferências com as comunidades indígenas junto a Fundação Nacional do Índio;

Realizar monitoramento e programas de combate à malária entre secretarias municipais e FUNASA.

Implantar o Programa de Comunicação Social.

Informar regras e normas para circulação e uso da rodovia.

Sinalizar a rodovia com placas indicando a proximidade da terra indígena e dos grupos ali instalados.

Implantar o Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação.

Estimular a regularização fundiária.

Priorizar contratação de estabelecimentos locais, na medida do possível, de forma a fomentar a economia regional. (grifo do autor) (UFAM, 2009, p.23-28)

Dentre as medidas mitigadoras relacionadas a contenção e redução do desmatamento tem-se a: 1) Restrição ao mínimo o desmatamento de vegetação ciliar. 2) Implantação do Programa de Supressão da Vegetação. 3) Estabelecer zonas ou áreas protegidas, considerando a qualidade dos ecossistemas através da ocupação faunística e da diversidade que estes possuam. 4) Implantação do Programa de Indenização, Reassentamento e Desapropriação e Estímulo da regularização fundiária. 5) Priorização da contratação de estabelecimentos locais, na medida do possível, de forma a fomentar a economia regional.

Elas são importantes, juntamente com os Programas Básicos Ambientais - PBA para analisarmos se foram implementadas ou não pelo poder público, pois esse argumento deveria implicar na concessão da LI.

Uma das fases mais importantes de todos os projetos são os programas ambientais que abrangem o planejamento e o desenvolvimento de controle de impactos. A fase de planejamento deve refletir sobre os prognósticos efetuados e sobre as medidas mitigadoras efetuadas. “Os programas ambientais estão relacionados as obras de pavimentação da BR-319 sempre acompanhados de programas que estabelecem as ações que proporcionam melhor entendimento e articulação entre os membros envolvidos, além de reduzirem os impactos ambientais” (UFAM, 2009). Estes programas ambientais propostos estabelecem os principais procedimentos a serem adotados visando diminuir as interferências sobre o meio ambiente nas fases de implantação, operação e manutenção da rodovia.

Destaca-se o Programa de Gestão e Supervisão Ambiental que visa o acompanhamento sistemático de todas as ações que digam respeito a obra e as interferências ambientais decorrentes. No decorrer da obra, diversas ações foram desenvolvidas, com reflexos para os ambientes envolvidos. A gestão ambiental, através do acompanhamento periódico do IBAMA determinou como e quando intervir nestas ações mitigadoras para minimizar, controlar e/ou eliminar efeitos negativos sobre o meio ambiente. O objetivo deste programa apresentado no EIA-RIMA será de gerenciar e supervisionar o desenvolvimento de ações constantes nos Programas Ambientais a serem desenvolvidos durante a execução das obras de reconstrução/pavimentação do trecho entre os km 250 e 655,7 da BR-319.

Porém, as ações destes programas ainda não começaram a ser executadas, devido as inúmeras fases jurídicas e burocráticas da BR-319, o DNIT só conseguiu a emissão da Licença Prévia em julho de 2022. Esta licença tem validade de 5 anos a partir da sua assinatura estendendo-se até 2027. A licença refere-se a restauração e melhorias no Trecho do Meio, contemplando o trecho do KM 250 a 655,7. Dentre as condições específicas está o cumprimento de 13 termos com os seus respectivos subitens (IBAMA, 2017).

Os programas propostos para conter o desmatamento da BR-319 são: 1) Programa de Monitoramento de Impactos Diretos e Indiretos. 2) Programa de Prevenção de Controle de Processos Erosivos. 3) Programa de Apoio as Comunidades – Desenvolvimento Rural e Sustentabilidade em Comunidades Tradicionais e Assentamentos Rurais na Amazônia. 4) Programa de apoio aos povos indígenas – fortalecimento e valorização dos povos indígenas da área de influência da rodovia BR-319. 5) Programa de Apoio ao Monitoramento do Controle aos Incêndios Florestais.

O Programa Nº 1 refere-se ao Monitoramento de Impactos Diretos e Indiretos corresponde as ações a serem adotadas para o acompanhamento das etapas de construção e operação da BR-319, incluindo parâmetros e frequência de análise visando a minimização das degradações dos recursos naturais renováveis e a manutenção dos serviços ambientais prestados pela natureza (UFAM, 2009).

Em agosto de 2022, foram derrubados cerca de 1.415 km<sup>2</sup>, além disso a degradação florestal causada pela extração de madeira e pelas queimadas cresceu 54 vezes (Imazon, 2022). O sul do Amazonas se consolida como fronteiras de queimadas conforme (figura 19) e desmatamento na Amazônia. O Tribunal de Contas do Estado do

Amazonas - TCE/AM enviou um ofício para os órgãos competentes pedindo urgência para medidas de combate a focos de calor, principalmente no Rio Manicoré.

**Figura 19:** Focos de Queimada no Sul do Estado do Amazonas nas áreas de proximidade da BR-319



Fonte: AMAZÔNIA REAL (2022).

O outro programa apresentado, é o N°2, chamado de Programa de Prevenção de Controle de Processos Erosivos e destina-se a orientar a especificar as ações e obras que devem ser deflagradas e realizadas quando forem observados indícios de instabilidade ou erosão, ou que tais fenômenos tenham sido deflagrados pelos dispositivos da rodovia ou mesmo por terceiros, neste último caso quando tais processos ameacem a integridade da estrada ou de se dispositivo de proteção e segurança (UFAM, 2009).

A intrafegabilidade da BR-319 sempre foi um problema nos períodos chuvosos. Em 2018, o prefeito do município de Manicoré Sabá Medeiros requereu ao Senador Acir Gurgacz de Rondônia (RO) que o trecho pertencente a rodovia BR-319 passasse a ser BR-174 com o objetivo de ser beneficiado pelas obras de pavimentação de investimentos do Governo Federal tendo como objetivo o acesso a cidade de Manicoré para que ocorra o deslocamento de pessoas e o transporte de serviços e bens de consumo, conforme (figura 20).

**Figura 20:** Trafegabilidade da Rodovia BR-319 em épocas chuvosas



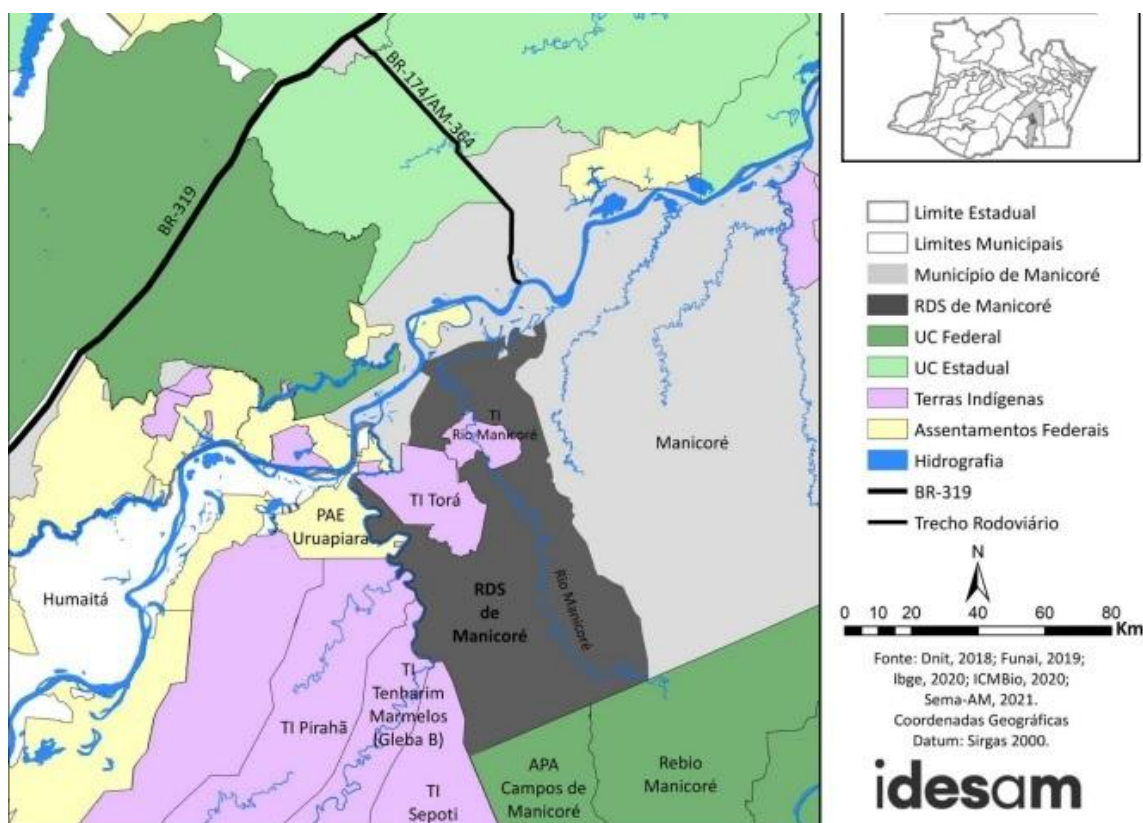
**Fonte:** AMAZÔNIA REAL (2022).

O Programa de N° 3 refere-se ao Programa de Apoio as Comunidades – Desenvolvimento Rural e Sustentabilidade em Comunidades Tradicionais e Assentamentos Rurais na Amazônia e visa contribuir para a melhoria da qualidade de vida das comunidades tradicionais em assentamentos rurais atendidos, através do estímulo das atividades produtivas em critérios sustentáveis, da formação de lideranças e do fortalecimento da organização sociopolítica local.

O Programa de N°4 e refere-se ao Programa de Apoio aos Povos Indígenas – Fortalecimento e Valorização dos Povos Indígenas da área de influência da rodovia BR-319 visa implantar uma política de gestão territorial das terras indígenas localizadas na área de influência da rodovia BR-319 por meio da valorização cultural, do fortalecimento político e social e da sustentabilidade socioeconômica.

Devido a uma grande quantidade de Terras Indígenas e Unidades de Conservação no entorno da BR-319, é essencial que este programa seja aplicado para evitar o desmonte tanto de Terras Indígenas quanto Unidades de Conservação (UCs), conforme (figura 19):

**Figura 21:** Terras Indígenas e Reservas Extrativistas nas proximidades da BR-319



Fonte: IDESAM (2022)

À medida que os estudos do EIA/RIMA da BR-319 (2009) eram apresentados, os resultados e as perspectivas acerca da possível repavimentação indicavam um cenário catastrófico a todas as áreas de influência direta e indireta da rodovia. A contraposição de integrantes da sociedade civil interessados pela reabertura dessa estrada estava na minimização das questões ambientais, consideradas um fator impeditivo pois o discurso em questão era de que a pavimentação não teria efeito ambiental pelo fato de que o corte aberto em meio a estrada já havia sido degradado.

Em contraposição a esta afirmativa, observa-se que a melhoria de estradas na Amazônia resulta na expansão do processo de desmatamento que se espalham em vicinais (ramais) que ficam localizados nas proximidades de uma estrada principal, é o caso da BR-163 (Cuiabá – Santarém) que, com a expansão da fronteira agrícola gerou como consequência o processo de grilagem de terras e de conflitos fundiários ao longo de toda a rodovia. Apesar de ter ocorrido um pouco de desmatamento no processo de construção da BR-319 cabe considerar que o período que o país estava vivendo era outro (Fearnside, 2009).



Com a repavimentação da BR-319, a facilitação de sujeitos sociais como os grileiros (apropriadores ilegais de grandes áreas de terra pública) vem influenciando no arco do desmatamento em todo estado do Amazonas. O problema da grilagem de terras tem levado a muita violência no campo gerando o conflito armado entre pistoleiros e líderes comunitários que tem posse legítima da terra conforme (figura 22). Os efeitos da BR-319 não estão apenas limitados a área que fica nas proximidades da rodovia, mas inclusos em sua área de influência indireta com uma série de estradas que irão conectar diversos municípios ao longo do rio Madeira e Purus. Estes municípios incluem Borba, Manicoré, Novo Aripuanã e Tapauá (Observatório da BR-319, 2022).

**Figura 22:** Áreas de extração ilegal madeireira na BR-319

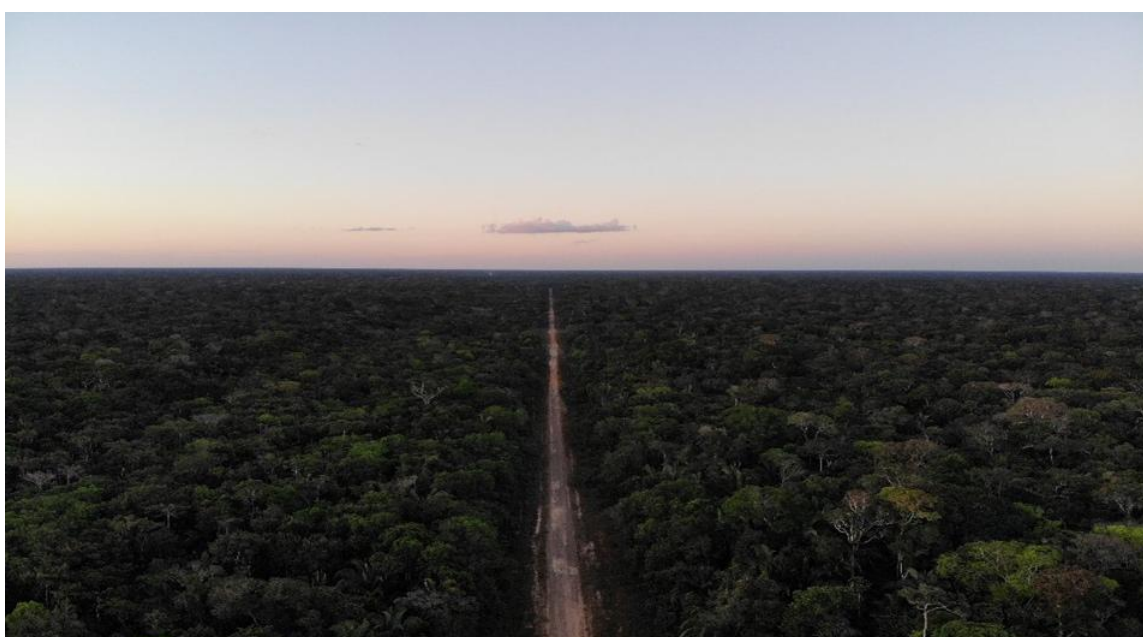


**Fonte:** AMAZÔNIA REAL (2022).

O processo de tomada de decisão sobre a BR-319 segue o padrão evidente de outros projetos de infraestrutura na Amazônia. Em todo o processo de tomada de decisões do EIA/RIMA existe um efeito de subestimação nos riscos em não contabilizar o fluxo populacional e social da estrada para a Amazônia Central e Roraima que vem sendo atraído pelas oportunidades de emprego e de moradia, além do crescimento populacional das cidades de Manaus (AM) e Boa Vista (RR) bem como todas as cidades que estão no decorrer da rodovia (Fearnside, 2009). A falta de governança ambiental é um problema na BR-319, assim como em inúmeros lugares da Amazônia.

Por mais que os solos inférteis sirvam para desestimular em partes o desmatamento, a noção de que isto confere uma certa imunidade do desmatamento é errônea, como vem sendo mostrado por exemplos frequentes (Fearnside, 1986). O alto custo ambiental e social desta rodovia conforme (figura 23) está aparecendo com o tempo, com a grande quantidade de impactos associados ao desmatamento. A falta de alternativas de empregos gerada pela crise acarreta um crescimento no mercado informal não regulado de trabalho que domina em grande parte a região amazônica. Os tipos de uso de terra escolhidos desestimulam a sustentabilidade rural.

**Figura 23:** Rodovia BR-319 sem pavimentação durante o trecho do meio



**Fonte:** AMAZÔNIA REAL (2022).

A exploração madeireira nesta região é um fator significante, até mesmo se a falta de planos de manejo aprovados conduz a um movimento ininterrupto de serrarias e o avanço da exploração ilegal de madeira em toda Amazônia. O uso da terra predominante no Sul do Amazonas (nas proximidades do município de Humaitá) é a pastagem, onde o cultivo mecanizado de arroz e de soja estão presentes em áreas crescentes.

Desta forma, a agricultura é substituída pela mão de obra braçal e inserida as maquinarias e aos herbicidas. IBAMA e IPAAM não possuem funcionários e verbas o suficiente para a realização de vistorias no estado do Amazonas. A execução de regulamentos ambientais para os que exigem uma reserva legal de 80% em cada parte da

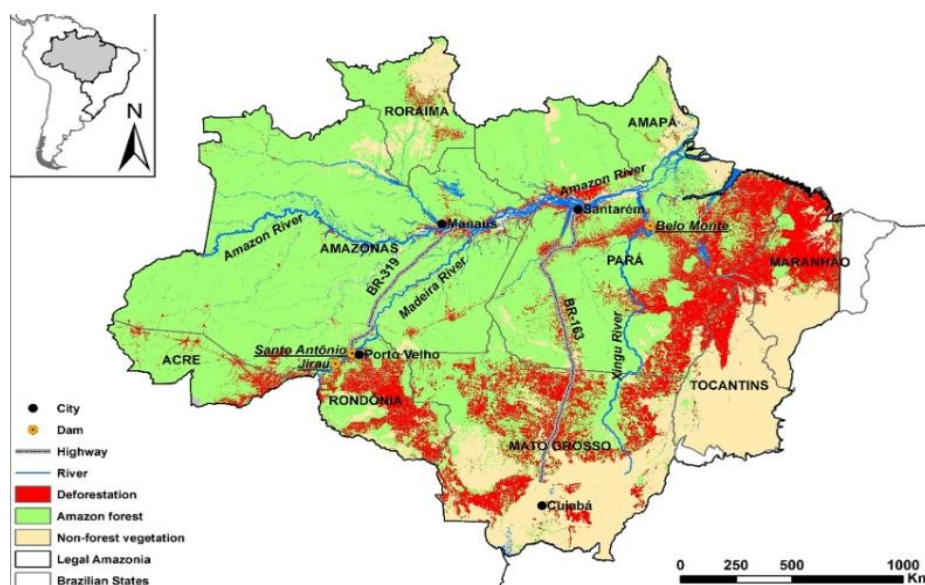


Amazônia. A falta de cadastro de terras e um sistema integrado em caráter nacional a ser promovido pelo INCRA tornaria possível identificar quem possui terra em qualquer lugar da federação. Por mais que haja cadastros internos pelo INCRA, estes não são integrados entre os estados, todos estes cadastros são realizados a níveis estaduais com acesso, somente na sede do INCRA em Brasília.

Em agosto de 2022, o processo de licenciamento do projeto de reconstrução da Rodovia BR-319 continua avançando em direção a Licença de Operação (LO), porém a obra ainda não é um fato. Mesmo tendo sido suspenso durante a época da pandemia, as decisões concedidas pelas limitares propostas pelas tutelas de urgência enviadas pelo MPF sempre foram derrubadas sob o discurso de que a um grande interesse nacional em jogo.

A Amazônia é um bioma internacionalmente conhecido pela sua importância global na regulação do clima e pela sua extraordinária diversidade cultural e biológica. Em 2019, o governo brasileiro promoveu as ações de desmatamento e degradação ambiental a partir das medidas provisórias (MP 910/2019) que favorecem as grilagens. A situação do desmatamento foi agravada pelo enfraquecimento e pelo desmonte dos órgãos de legislação ambiental durante a gestão presidente de Jair Bolsonaro. Grupos políticos de Manaus, afirmam que a BR-319 seria um modelo de sustentabilidade pelo mundo conforme (figura 24).

**Figura 24:** Desmatamento da BR-319 em 2018

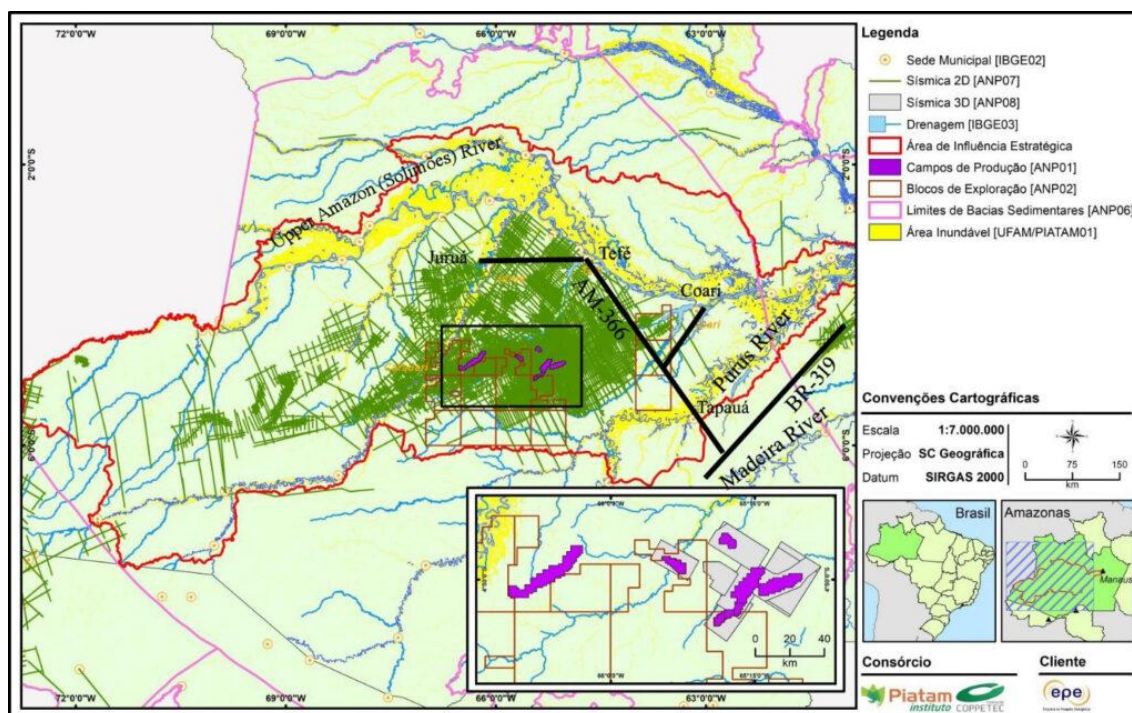


Fonte: IMAZON (2022)

A vasta área que seria aberta a BR-319 possui uma alta biodiversidade e diversidade de povos indígenas (Ferrante & Fearnside, 2020). Os impactos ambientais seriam de grande magnitude tanto para quem está ao entorno da BR-319 quanto para quem está na área de influência indireta.

Um dos principais impactos com a BR-319 é a abertura e expansão de outros ramais com outras rodovias, como é o caso da AM-366 (figura 25) que se interligará com a BR-319 e passaria pela Área Sedimentar do Solimões para a extração do petróleo e gás. A empresa petrolífera russa ROSNEFT é uma empresa de exploração de gás natural que pode pressionar as autoridades governamentais a construção e pavimentação da AM-366, pois as rotas desta rodovia estadual cortam uma terra indígena e um parque nacional.

**Figura 25:** Ramais da AM-366 que se interligariam a BR-319



Fonte: AMAZÔNIA REAL (2022)

Segundo Fearnside (2020), no novo EIA-RIMA (2020) é definido uma Área Diretamente Afetada - ADA e uma Área de Influência Indireta - AII que excluem os impactos mais amplos da rodovia, incluindo a região crítica “Trans Purus” a oeste do Rio Purus. Entre esses impactos é a ameaça que a reconstrução desta rodovia representa para a região Trans Purus ao desencadear uma cadeia de eventos que resultaria na abertura da

rodovia planejada AM-366, assim permitindo que os desmatadores entrem nesta região crítica

Para Fearnside (2020) a vegetação da Amazônia varia de florestas densas a áreas de savana, e as florestas da região e sua biodiversidade são vulneráveis ao avanço contínuo das mudanças do uso da terra tanto para a agropecuária quanto para a agricultura. Outra tentativa de destruição a Amazônia ocorreu em novembro de 2019 quando o presidente Jair Bolsonaro implantou a medida provisória que estabelecia a plantação de cana-de-açúcar em áreas sensíveis no país, como Amazônia e Pantanal.

No Brasil, o cultivo da cana-de-açúcar foi proibido pelo Decreto Nº 6961/2009 no Pantanal e na Amazônia (Brasil, 2009). A cana-de-açúcar está entre as culturas com os maiores aumentos de produção na última década, e o Brasil é o segundo maior produtor de cana-de-açúcar do mundo, segundo dados da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura - FAO (ONU, 2018). As plantações de cana estão projetadas para aumentar a demanda de biocombustíveis em todo o Brasil (Fearnside, 2009).

Conforme demonstrado, as plantações de cana de açúcar ameaçam a biodiversidade, com seus efeitos se estendendo em áreas cultivadas até as florestas adjacentes (Ferrante, 2017). Essa cultura seria supostamente plantada em áreas degradadas em pastagens naturais da Amazônia, conforme (figura 26):

**Figura 26:** Áreas sendo preparadas para a pastagem no Sul do Amazonas (AM)



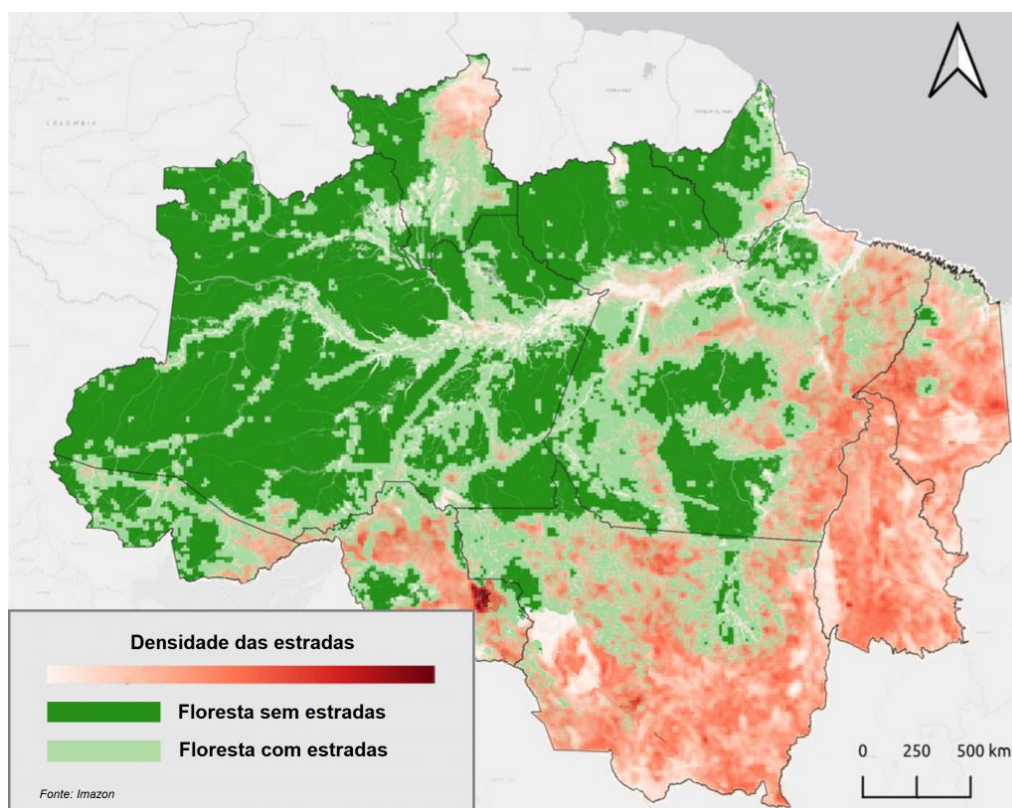
**Fonte:** AMAZÔNIA REAL (2022)



No EIA-RIMA de (2009) é apontado o Programa de Apoio ao Monitoramento do Controle aos Incêndios Florestais que tem por objetivo controlar a ocorrência de fogo as margens da estrada através de um zoneamento de risco de incêndio florestais, na área de entorno do empreendimento, usando um Sistema de Informações Geográficas - SIG e o sistema de fogos utilizados pelo IBAMA para comunicar a sua ocorrência a guarda rodoviária ou florestal responsável pela BR-319.

Segundo o IMAZON (2022) “a área degradada na Amazônia passou de 18 km<sup>2</sup> em 2021 para 976 km<sup>2</sup> em agosto de 2022, uma alta de aproximadamente 5.322%”. Estudos realizados por este instituto apontam que 41% das estradas na Amazônia estão sob área de terras públicas e identificou cerca de 3,46 milhões de km de vias em toda a Amazônia legal (Imazon, 2022). As maiores porções de estradas está na área conhecida como “arco do desmatamento” e as novas fronteiras do desmatamento avançam para o Sul do Amazonas, Oeste do Pará e Terra do Meio também chamada de solo paraense (Imazon, 2022), conforme (figura 27)

**Figura 27:** Comparativo do avanço das estradas na Amazônia Legal



Fonte: IMAZON (2022)

O sul do Estado do Amazonas (AM) é considerado a nova fronteira de desmatamento, queimadas e incêndios florestais mesmo com as promessas das autoridades de governo estadual e federal de combate ao fogo ilegal (Amazônia Real, 2022). Segundo dados do PRODES/INPE (2022) entre janeiro e julho de 2022 os municípios com maiores índices de desmatamento, segundo o Sistema de Detecção do Desmatamento em Tempo Real - DETER foram Apuí e Lábrea. O desmatamento na Amazônia vem avançando à medida que a fronteira agrícola se expande e que os interesses do capital predominam. O Governo Federal posiciona-se como um governo paralelo aos interesses ambientais do país e estimula o desmatamento através da revogação de decretos e criação de medidas provisórias driblando o código florestal brasileiro. Conforme apontado na (figura 28), observa-se o desmatamento no período de 2008-2022

**Figura 28:** Desmatamento na Amazônia no período de 2008-2022



**Fonte:** IMAZON (2022).

O EIA-RIMA de (2009) apresenta um Programa de Educação Ambiental que tem por objetivo refletir sobre as formas de relações entre as sociedades e a natureza, entre os diferentes grupos sociais, sobre a ética e o direito da vida em todos os aspectos incorporando as dimensões socioeconômicas, políticas, culturais, ecológicas e históricas. Quando foi idealizado para compor os programas propostos pela rodovia, tinha por

objetivo construir os processos socioeducativos de sensibilização para a questão ambiental no âmbito formal e não formal com princípios norteadores pautados na perspectiva que visa promover o desenvolvimento sustentável nas áreas de abrangência e reconstrução da rodovia BR-319 (UFAM, 2009). Carlos Dorigan, geógrafo e diretor do Wildlife Conservation Society (WCS) destaca que apesar de a BR-319 não constituir licença prévia ainda não dá para constituir a licença de operações e pode demorar muito que estas etapas sejam construídas (Amazônia Real, 2022).

De acordo com o Instituto Nacional de Meteorologia – (INMET), as duas primeiras semanas de agosto de 2022 tiveram bastante tempo seco em grande parte do estado do Amazonas devido ao elevado número de incêndios florestais na porção sul do Amazonas, conforme figura 29 (INMET, 2022).

**Figura 29:** Registro de queimadas entre Porto Velho (RO) e o sul do Amazonas (AM), feito em sobrevoo pelo Greenpeace ao longo do mês de julho de 2022



**Fonte:** AMAZÔNIA REAL (2022)

As medidas mitigadoras apresentadas pelo EIA-RIMA (2009) correspondiam a um cenário pretérito de uma alta valorização da política ambiental e de altos investimentos de governo, principalmente com os órgãos de fiscalização na Amazônia.

Estas medidas mitigadoras não chegaram a serem implementadas, devido todo o processo jurídico e conflitos entre IBAMA e DNIT e as inúmeras irregularidades apresentadas pelas denúncias do MPF.

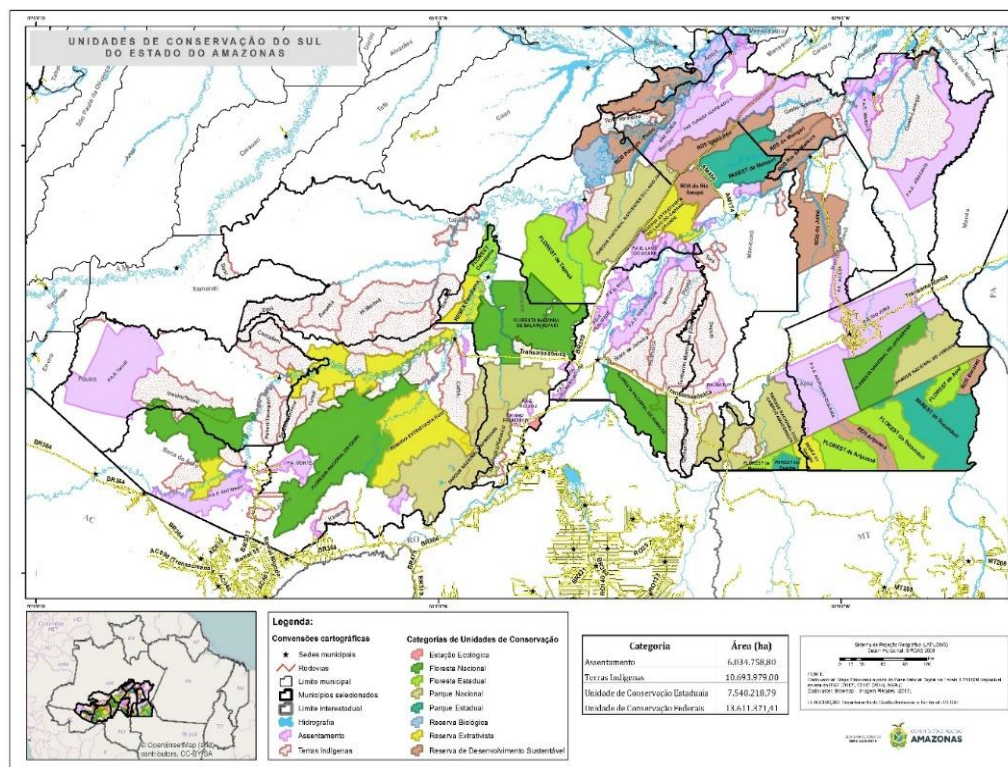
O enfraquecimento da política ambiental brasileira é um dos principais motivos para a não implementação destes programas ambientais apresentados pelo EIA-RIMA na atualidade, devido ao alto custo de manutenção e não sabe quem irá arcar com todas estas propostas. Além do alto custo desta rodovia, que apesar de ser ‘promessa política’ de diversos candidatos tanto no âmbito estadual quanto federal, o poder de tomada de decisões não parte apenas do viés Executivo ou Legislativo devendo-se ater as medidas, leis, legislações complementares e previsões constitucionais no Poder Judiciário. Por mais que haja a existência da Parceria Público Privada - PPP para concessão de rodovias no Brasil, nenhuma empresa apresentou interesse em administrar a BR-319, porque para que ocorra administração precisa ter viabilidade econômica. Se a questão da reabertura tivesse apenas o interesse na mobilidade para a sociedade, o Estado teria continuado a realizar manutenções desde o ano de 1988 quando a estrada começou a passar pelo processo de deterioração.

Um novo EIA-RIMA foi produzido pela ENGESPRO Engenharia LTDA e entregue no ano de 2020 ao DNIT. Este outro documento foi solicitado para a complementação de informações que se encontravam desatualizadas desde 2008. A própria solicitação do DNIT e a contratação de uma nova empresa para elaboração do EIA/RIMA juntamente com o enfraquecimento dos órgãos ambientais, tem a tendência de facilitar e minimizar o expressivo número de programas ambientais.

Observa-se que há uma tentativa de manobra política em realizar a reabertura desta estrada, pois há uma grande quantidade de recursos naturais que não foram explorados nesta região, por existir uma grande quantidade de Unidades de Conservação, (conforme figura 30).



**Figura 30:** Mapa do Mosaico da Unidade de Conservação (UCs) no Estado do Amazonas



Fonte: SEMA/AM (2025)

Mesmo com a elaboração deste EIA/RIMA, o IBAMA sempre solicita informações adicionais quanto a quantidade de informações apresentadas, a última solicitada em janeiro de 2021. A empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA terceirizou outras empresas para realizar estudos faunísticos e ambientais e as medidas mitigadoras apresentadas são sempre insuficientes, dado o impedimento e a limitação de acesso aos locais devido aos casos de COVID-19 sendo utilizado apenas dados bibliográficos na construção deste novo EIA/RIMA.

Observa-se que o EIA-RIMA construído em 2008 é uma diretriz importante e toda a sua matriz vem sendo utilizada para a complementação de novos estudos, pois quando o IBAMA renovou o Termo de Referência (TR) em 2013 foi publicado uma nota técnica de que houvesse uma atualização de dados o que já havia sido realizado. O DNIT por sua vez tentou diminuir a participação de povos indígenas no processo de licenciamento ambiental, das cinco Terras Indígenas (realizadas em 2009), para três Terras Indígenas (no EIA-RIMA de 2020)



As questões apontadas no parecer que exigem revisão e complementação, são a:

- 1) Ausência de informações atualizadas de projeto, que permitam identificar itens como: configuração geométrica do empreendimento, volumes de terraplenagem com previsão de áreas de deposição de material excedente e jazidas (se pertinente), OAEs, localização de canteiros de obras, centrais de concreto e usinas de asfalto; 2) Insuficiência da abrangência da avaliação de impactos ambientais; 3) Insuficiência na apresentação de medidas mitigadoras ou compensatórias em relação aos impactos indiretos de desmatamento e impactos socioeconômicos; 4) Necessidade de formulação/apresentação de um Programa destinado ao monitoramento e tratamento de processos erosivos que potencialmente serão deflagrados em decorrência do empreendimento proposto (IBAMA, 2021).

Devido as inúmeras faltas de informações, a empresa contratada não inseriu um ponto importante: o Estudo de Componente Indígena (ECI), tendo como consequência a suspensão de obras do Trecho C. Após 16 anos, da elaboração do EIA-RIMA de 2009, as problemáticas dimensionaram-se em proporções muito além das expectativas e dos objetos analisados naquela época do estudo original e matriz construtivas que serve como base para a possível reabertura da BR-319 pode ser utilizada desde que os novos fenômenos de desmatamento nesta área tenham as informações atualizadas. Este fator é comprovado pelo PRODES/INPE que vem monitorando o desmatamento da Amazônia desde os anos de 1988.

Com todos estes fatores, surgiu então o Observatório da BR-319, em julho de 2017, quando diversas instituições que atuam na Amazônia se reuniram e alinharam seus posicionamentos em relação à recuperação e à reconstrução da BR-319. Em consenso, definiram que medidas prévias, mínimas, devem ser implementadas para garantir o ordenamento territorial e a gestão ambiental na região.

As organizações fundadoras do Observatório da BR-319 foram a Fundação Amazônia Sustentável (FAS), Fundação Vitória Amazônica (FVA), Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM), Instituto Internacional de Educação do Brasil (IIEB), WCS-Brasil e WWF-Brasil. Em 2018, a primeira versão do site do Observatório foi lançada com apoio da Fundação Gordon & Betty Moore (Observatório da BR-319, 2022).

No EIA-RIMA (2020), existe uma grande quantidade de devoluções entre DNIT e IBAMA, os motivos técnicos, devido à falta de informações apresentadas pela empresa que elaborou este documento. As faltas de informações correspondem desde a ausência

de mapas a utilização de dados secundários em áreas que deveriam ter pesquisa de campo, como exemplo, é tratado o levantamento faunístico que sempre vem destacado nas respostas enviadas por ofícios do IBAMA para o DNIT. Observa-se que todas as medidas mitigadoras apresentadas no EIA-RIMA (2009) vieram suprimidas no EIA-RIMA (2020), como uma tentativa de facilitar e de permitir a repavimentação da BR-319 numa medida que flexibiliza o processo de licenciamento ambiental.

#### **4.7 - Povos indígenas a luz da (in)visibilidade no processo de tomada de decisões do licenciamento ambiental da BR-319**

O pensamento crítico acerca dos processos atuais e dos destinos da Amazônia não tem levado devidamente em conta no debate (1) conjunto importante de contribuições científicas recentes e (2) rica contribuição de conhecimento ancestral dos diferentes povos que vivem na região, sobretudo dos povos originários, assim como das diversas formações camponesas – Carlos Walter Porto Gonçalves

Durante o processo de abertura de rodovias na Amazônia brasileira, os povos indígenas sempre tiveram as suas culturas e o seus territórios ameaçados pelos avanços das atividades antrópicas, entre elas, a extração predatória, atividades mineradoras e a contaminação de doenças com os agentes sociais não indígenas. As consequências ambientais geraram impactos sociais que vão desde o impacto em suas alimentações que são retiradas da floresta, quanto a interiorização e deslocamento de seus povos para áreas consideradas remotas.

Historicamente, os povos indígenas vem sendo atingidos pelos interesses que vem desde o período da colonização brasileira, pelos interesses nacionais na época da ditadura militar e atualmente contemporaneidade pelo avanço do capitalismo no campo. Os agentes políticos estão obstinados a exploração predatória de áreas que são protegidas constitucionalmente, além de flexibilizarem os processos ambientais que causam transformações nos territórios indígenas, como as alterações no meio ambiente, invasões e poluição de corpos hídricos, impactos nos processos de deslocamento além da não efetividade de políticas públicas para as populações inseridas na Região Amazônica.

De acordo, com os dados colhidos na época pela própria FUNAI havia mais de cinco mil indígenas vivendo na área dessas estradas, dispersos em 29 grupos tribais (UFAM, 2009). É narrado que nos anos 70, ocorreu uma tentativa de pacificação por intermédio da FUNAI entre os povos Parakanã e os Kreen-Ahakoré e como consequência

ocorreu a morte de inúmeros povos indígenas, os quais morreram por doenças infectocontagiosas, como o sarampo e a gripe, além da diminuição do território tradicional localizado em Peixoto de Azevedo (MT) para a criação do Parque Nacional do Xingu (UFAM, 2009).

A FUNAI é um órgão do Governo Federal que estabelece e executa a política indigenista no Brasil, foi criada em 1967 em substituição ao Serviço de Proteção do Índio (SPI) criado em 1910 (UFAM, 2009).

Segundo a Lei Nº 5371, de 5 de dezembro de 1967, compete a FUNAI:

- I – Proteger e promover os direitos dos povos indígenas em nome da União
  - II – Formular, coordenar, articular, monitorar e garantir o cumprimento da política indigenista do Estado brasileiro, baseada nos seguintes princípios:
    - a) reconhecimento da organização social, costumes, línguas, crenças e tradições dos povos indígenas;
    - b) respeito ao cidadão indígena e às suas comunidades e organizações;
    - c) garantia ao direito originário, à inalienabilidade e à indisponibilidade das terras que tradicionalmente ocupam e ao usufruto exclusivo das riquezas nelas existentes;
    - d) garantia aos povos indígenas isolados do exercício de sua liberdade e de suas atividades tradicionais sem a obrigatoriedade de contatá-los;
    - e) garantia da proteção e da conservação do meio ambiente nas terras indígenas;
    - f) garantia da promoção de direitos sociais, econômicos e culturais aos povos indígenas;
    - g) garantia da participação dos povos indígenas e das suas organizações em instâncias do Estado que definam políticas públicas que lhes digam respeito;
  - III - administrar os bens do patrimônio indígena, conforme o disposto no art. 29, exceto aqueles cuja gestão tenha sido atribuída aos indígenas ou às suas comunidades, podendo também administrá-los na hipótese de delegação expressa dos interessados;
  - IV - Promover e apoiar levantamentos, censos, análises, estudos e pesquisas científicas sobre os povos indígenas, visando à valorização e à divulgação de suas culturas;
  - V - Monitorar as ações e serviços de atenção à saúde dos povos indígenas;
  - VI - Monitorar as ações e os serviços de educação diferenciada para os povos indígenas;
  - VII - Promover e apoiar o desenvolvimento sustentável nas terras indígenas, conforme a realidade de cada povo indígena;
  - VIII - Despertar, por meio de instrumentos de divulgação, o interesse coletivo para a causa indígena;
  - IX - Exercer o poder de polícia em defesa e proteção dos povos indígenas.
- Art. 3º** - Compete à FUNAI prestar a assistência jurídica aos povos indígenas. (grifo do autor)
- Art. 4º** - A FUNAI promoverá estudos de identificação e delimitação, demarcação, regularização fundiária e registro das terras tradicionalmente ocupadas pelos povos indígenas.
- Parágrafo único:** As atividades de medição e demarcação poderão ser realizadas por entidades públicas ou privadas, por meio de convênios ou contratos, desde que a FUNAI não tenha condições de realizá-las diretamente. (Brasil, 1967).

Desde o período de construção da BR-319 no ano de 1972, os povos indígenas, que estiveram as margens da construção desta rodovia não foram consultados. Em primeiro plano, o Brasil, nesta época, não vivia um período de Estado Democrático de Direito. Outro aspecto a ser destacado é que não havia uma política de consulta aos povos indígenas sobre as obras a serem implementadas nas proximidades de suas aldeias e nem em suas terras, e tampouco havia uma legislação para a demarcação de Terras Indígenas.

Com a criação da Portaria Interministerial N° 273/2004<sup>12</sup>, a recuperação de estradas ganhou cada vez mais força no cenário nacional. Esta portaria considerou 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 decorrentes da malha viária (Brasil, 2004). Em 2005, a 2° Vara Federal decidiu que a BR-319 não se tratava apenas de recuperação, mas também de reconstrução de trechos da estrada. Essa decisão condizia com o entendimento do Ministério do Meio Ambiente (MMA) e do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) (DNIT, 2007).

Neste mesmo ano, o Governo Federal definiu a recuperação da pavimentação da BR-319 e o ministro do Transporte Alfredo Nascimento (que estava vinculado a candidaturas em tempos pretéritos pelo Estado do Amazonas) antecipou as obras que haviam sido definidas somente para 2007, no Plano Plurianual do Governo Federal (DNIT, 2007). O ano de 2005 foi um ano onde todas as tratativas entre DNIT e IBAMA aconteceram para que se estabelecesse o processo de licenciamento ambiental.

Em janeiro de 2006 ocorreu o estabelecimento das Áreas de Limitação Administrativa Provisória na região de entorno da BR-319 no Estado do Amazonas (Brasil, 2006). Nesta época foram realizadas consultas públicas que discutiram a criação de Unidades de Conservação nas cidades de Tapauá, Canutama, Lábrea, Humaitá, Manaus e Beruri (DNIT, 2006). Definido os termos em junho de 2007, ocorreu então a inclusão de comunidades indígenas no Termo de Referência (TR), somente em setembro de 2007. Após 35 anos os povos indígenas apareceram efetivamente no primeiro estudo realizado referente a BR-319: O Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA da BR-319.

Após a elaboração do Ofício N° 167/2007 de 13 de setembro de 2007, a FUNAI encaminhou o Termo de Referência sobre os Estudos de Impactos Socioambientais das Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunha-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e

---

<sup>12</sup> Esta portaria criou e estabeleceu as diretrizes para o Programa Nacional de Regularização Ambiental de Rodovias Federais (BRASIL, 2004).

Aripurinã do Igarapé Taumiri situadas na BR-319 (entre o trecho do km 250 e km 655 – no entroncamento da BR-319 com a Transamazônica) para o levantamento dos impactos socioambientais decorrentes do empreendimento e o registro dos conhecimentos indígenas sobre o meio ambiente e as práticas a eles relacionadas para a proposição de medidas mitigadoras e compensatórias.

No ofício enviado, a FUNAI pautou-se juridicamente no Art. 231 da Constituição Federal de 1988, considerando que “as terras indígenas são áreas que também precisam de proteção, de forma especial e diferenciada visando assegurar o direito a diferença sociocultural indígena e o usufruto exclusivo dos povos indígenas” (Brasil, 1988).

A metodologia proposta para o Termo de Referência (TR) visava atender as pesquisas e coletas de dados referentes aos impactos para os meios físicos e bióticos e os impactos de ordem sociocultural para os grupos de povos indígenas envolvidos (FUNAI, 2007). Nos estudos com os povos indígenas, a principal característica é marcada pela interdisciplinaridade de debates e discussões e os processos decisórios devem ser tomados de forma conjunta e participativa. É nesta concepção que a leitura geográfica compreende a concepção apresentada por Milton Santos, ressaltando que o território não é apenas o sentido capitalista, o uso deste se dá pelas suas organizações sociais, políticas, culturais e ambientais.

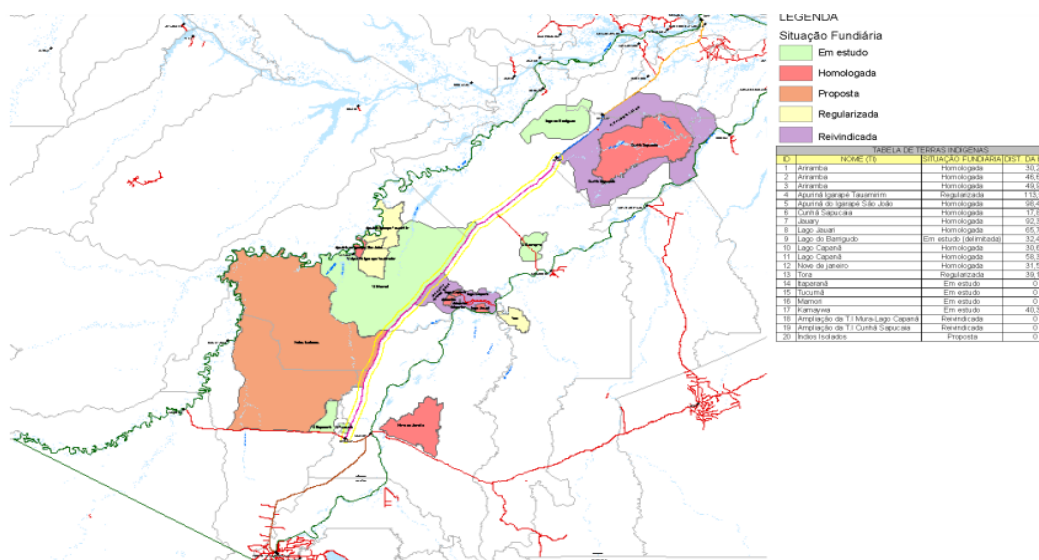
Neste respectivo TR, os elementos utilizados foram as metodologias de campos das ciências humanas (antropologia, sociologia, história, geografia e economia) e das ciências exatas e naturais (biologia, engenharia florestal, engenharia civil, agronomia e geologia). Os estudos caracterizaram-se por pesquisas de campo, pesquisas bibliográficas, pesquisas documentais e a elaboração de produção cartográfica.

Dentre os principais pontos a serem destacados neste ofício que solicita a TR, é considerado que os estudos realizados em 2008, deveriam pautar-se na: “Caracterização físico-biótica de Terras Indígenas, Caracterização do modo de vida dos grupos indígenas, Relação sociopolítica, econômica e cultural dos grupos indígenas com outros grupos indígenas, Relação sociopolítica, econômica e cultural com os povos indígenas com a sociedade envolvente (não-índios) e Levantamento de condições a saúde” (FUNAI, 2007).

Como proposição, a FUNAI destacou que 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 fiscalização de suas terras, o desenvolvimento de suas culturas (a partir da promoção

cultural, de educação e saúde), tendo como fundamento a cultura tradicional de cada povo, tal qual, é apresentado no documento original extraído do EIA-RIMA produzido em 2008, conforme a figura 31:

**Figura 31:** Situação Fundiária das Terras Indígenas em 2008



**Fonte:** UFAM (2009)

A determinação da caracterização físico-biótica de terras indígenas consistia no georreferenciamento, mapeamento da rede hídrica das terras indígenas caracterizando as microbacias e seus pontos de vulnerabilidade, o estudo de classificação dos corpos hídricos e da qualidade de água (tendo como finalidade priorizar os corpos d'água que sofreriam influência direta do empreendimento e que passariam pelas terras indígenas), a análise cartográfica da região e do uso da etnia do território pelos povos com os recursos de sensoriamento remoto para o reconhecimento das tipologias ambientais para a construção do zoneamento ecológico, análise ecológica da paisagem, identificação, caracterização e mapeamento das áreas degradadas e da preservação permanente, definição do uso atual da terra e da sua aptidão física para a prática agrícola e tradicional.

Como caracterização geográfica e do modo de vida dos grupos indígenas, buscou-se identificar as territorialidades, conflitos, problemas ambientais, influências externas na distribuição espacial, identificação dos critérios internos para a definição dos territórios, a caracterização do uso da rodovia pelos grupos indígenas (considerando as possíveis remoções de aldeias), a caracterização do uso dos recursos naturais levando em

consideração as atividades produtivas, tais como caça, pesca, agricultura, coleta e as suas utilidades.

A análise dos impactos tanto socioculturais como ambientais advindos do empreendimento consistiram em avaliar as necessidades das comunidades indígenas atingidas considerando os possíveis impactos e a visão indígena sobre o valor deste empreendimento para as suas comunidades.

Desde 2007 é apontado que havia conflitos entre povos indígenas e povos não indígenas que estão inclusos nas unidades de conservação que estão no limites das terras indígenas. As áreas de influência direta e indireta de Comunidades e Terras Indígenas correspondem as Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunhã – Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Apurinã do Igarapé – Mirim (Funai, 2007). A recomendação da FUNAI era de que o empreendimento levasse em consideração apenas 05 Terras Indígenas para o andamento dos estudos de viabilidade da BR-319, entretanto, a equipe técnica foi além do esperado, devido a compreensão de que os impactos iam além das TIs determinadas anteriormente e realizaram os estudos do CI/EIA em 13 comunidades, realizando e cumprindo todos os aspectos previstos no TR.

A construção do Componente Indígena (CI) inicia-se com reuniões na cidade de Manaus (AM) junto as lideranças dos povos Munduruku, Apurinã e Parintintin e o primeiro trabalho de campo no município de Manicoré (AM) onde ocorreram reuniões com a Organização dos Povos Indígenas, Tora, Tenharim, Apurinã, Mura e Pirahã - (OPITTAMP), com a *Helth and Development Service* (HANDS), organização não governamental financiada pelo governo do Japão para fornecer assistência as comunidades tradicionais na área de saúde e no levantamento de dados junto a Secretaria de Educação e Desporto do Estado do Amazonas (SEDUC/AM), Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Fundação Nacional do Índio (FUNAI) (Ufam, 2009). Somente em julho de 2007, os trabalhos de campo iniciaram-se a partir de reuniões, consultas aos povos indígenas e as lideranças.

As primeiras reuniões aconteceram com os povos Mura, Torá, Apurinã na área de influência da rodovia BR-319, nos municípios de Humaitá e Manicoré (UFAM, 2009). Em todas as reuniões, havia um coordenador da OPITTAMP para apoiar a equipe nas comunidades indígenas.

Na elaboração da ECI elaborado em 2008 é apontado no documento produzido pela equipe, a utilização de metodologia participante que tem como ponto de partida o uso de metodologias pautadas em princípios decoloniais. A proposta metodológica junto

aos povos indígenas para apresentação de alternativas a projetos orientados a fortalecê-las reduzindo os impactos possíveis nas terras indígenas.

Para Faria *et al.*, (2021):

As práticas metodológicas não extrativistas, fundamentadas numa visão decolonial e democrática/comunitária, em uma construção conjunta e contínua que reúne os sujeitos sociais envolvidos diretamente em projetos ou em atividades. Têm como pressupostos o envolvimento dos povos/comunidades como sujeitos visando legitimá-los, dando-lhes visibilidade e maximizar o impacto social tanto do resultado da pesquisa quanto dos processos pedagógicos e da partilha dos conhecimentos ao longo dos conhecimentos ao longo do processo promovido pela leitura crítica das suas sociedades (Faria, Castro & Vilagelim, p.586, 2021).

A metodologia participante consiste na prática, na abordagem da realidade dos povos indígenas e no processo de interação e discussão de todas as comunidades que estão nas áreas de influência direta e indireta da BR-319. Não se trata apenas de teorização, mas sim, na prática uma discussão com os sujeitos, inserindo as fundamentações jurídicas, históricas e geográficas desde o processo de ocupação, da instalação do empreendimento e das consequências deste após o seu processo de instalação.

O envolvimento das comunidades indígenas não se trata apenas de uma consulta com a busca de informações de dados, mas sim, legitimar todas as questões inerentes as suas respectivas visibilidades sobre o impacto social, ambiental, cultural deste empreendimento em suas terras.

À medida que os trabalhos de campo foram realizados, a metodologia participante era utilizada na construção da consulta aos povos indígenas. Em setembro de 2007, foram realizados trabalhos de campo nas Terras Indígenas Apurinã, Parintintin e Mura (que se encontram na área de influência direta e indireta da BR-319), localizadas geograficamente nas proximidades e confluência da BR-230 (Transamazônica).

Em outubro de 2007, os trabalhos de campo realizaram-se no município de Borba, na Terra Indígena Cunhã Sapucaia e no município de Tapauá para a realização da consulta na Terra Indígena São João e Terra Indígena Tauamirim (povo Apurinã) e a Terra Indígena Mamori (Paumari e Mamori) (UFAM, 2009). Foram realizadas reuniões nas cidades de Tapauá, na sede do Conselho Indigenista Missionário - CIMI para compreender o posicionamento das lideranças e dos órgãos gestores sobre a repavimentação da BR-319. O último trabalho de campo ocorreu na Terra Indígena Lago do Barrigudo no município de Borba em janeiro de 2008.



O objetivo destas reuniões era promover a autonomia dos povos indígenas e as questões de controle social. As metodologias apresentadas em todas as Terras Indígenas ocorreram a partir da mediação, que garante aos grupos a formulação dos problemas a partir de perguntas e técnicas de escuta sensível, nas quais os povos expressaram-se sobre o conhecimento do empreendimento naquela área, as 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 bem como a compreensão das formas de organização de todos os povos que estão nas áreas de influência direta e indireta.

Neste entendimento, cabe apresentar a gestão do conhecimento apresentado por Faria (2018):

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)

Neste processo de consulta as TIs é importante destacar que em todas as informações obtidas junto as comunidades (figura 32) sempre foram problematizadas e discutidas com as aldeias, comunidades e mediadas com a presença de um líder ou uma representação comunitária.

**Figura 32** - Trabalhos de campo realizados nas Terras Indígenas (TIs) durante a elaboração do Componente Indígena (CI-EIA) de 2008.

Nº	Terra Indígena/ povo/Município	Latitude	Longitude	Aldeia/Ponto	Data trabalho de campo
1	Cunha-Sapucaia Mura Borba	S04°22'39.9"	W 60°22'49.1"	Igarapé Grande	28/09 a 02/10/2007
2	Cunha-Sapucaia Mura Borba	S 04°10' 58.4"	W 60°22'49.1"	Paranaguará	28/09 a 02 /10/2007
3	Cunha-Sapucaia Mura Borba	S 04°25' 23.7"	W 59°57'00.6"	Escondido/Puranga	28/ 09 a 02/10/2007
4	Tauamirim Apurinã etc. Tapauá	S 05°30'26.7"	W 63°00'38.8"	São Francisco	23 a 30/ 10/2007
5	São João Apurinã Tapauá	S 05°37' 18.2"	W 63°10'39.9"	São João	23 a 30/10/2 007
6	Mamori Apurinã Tapauá	S 05°48' 40.4"	W 63°18'46.5"	Ponta do Evaristo	23 a 30/10/2007
7	9 de Janeiro Parintintim Humaitá	S 07°28' 01.3"	W 62°56'22.3"	Pupunha	11 a 15 de 09 /2007
8	Tucumã Apurinã Humaitá	S 07°30' 33.7"	W 63°16'10.0"	Tucumã	11 a 15 de 09/ 2007
9	9 de Janeiro Parintintim Humaitá	S 07°29'47.9"	W 63°36'31.5"	Traira	11 a 15 de 09/2 007
10	Itaparanã Mura Humaitá	S 07°29' 06.8"	W 63°46'49.1"	Bom Jesus	11 a 15 de 09/2007
11	Lago do Capanã Mura Manicoré	S 06°04' 18.1"	W 61°59'55.7"	Palmeira	13 a 20/0 7/2007
12	Lago Jauari Mura Manicoré	S 06°11' 30.4"	W 62°11'08.1"	Boca do Jauari	13 a 20/07/2007
13	Ariramba Mura Manicoré	S 06°14' 47.8"	W 61°53'46.8"	Ariramba	13 a 20/07/ 2007
14	Kamaywá Munduruku Manicoré	S 05°45' 57.5"	W 61°27'02.0"	Kamaywa	13 a 20/07/2 007
15	Tora Tora Manicoré	S 06°15' 18.0"	W 61°43'58.0"	Panorama	13 a 20/07 /2007
16	Lago Barrigudo Apurinã Beruri			Cacoal	23 a 25/01/2008

**Fonte:** UFAM (2009)

A autonomia dos povos indígenas sempre deve ser respeitada, em concomitância com as legislações nacionais e internacionais que garantem a efetividade dos seus direitos. Portanto, toda proposta metodológica participante não se trata de um modelo a ser implantado, porque cada território indígena tem uma dinamicidade específica.

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

O próprio significado da palavra modelo no dicionário da Língua Portuguesa corresponde a “molde, exemplar (...) coisa ou pessoa que é ou merece ser imitada” (Aurélio, 2021). A proposta de autonomia, pauta-se na maneira de discussão (...) que vai discutir ou tomar algum tipo de decisão. Nesse sentido, “a interculturalidade é importante

para esclarecer questões do mundo não indígena que contribuíram para as tomadas de decisão futuras sobre o empreendimento” (Faria, 2021).

A equipe responsável pelo CI-EIA da BR-319 tinha por objetivo mediar a discussão em questão para garantir a autonomia das comunidades das áreas de influência direta e indireta da BR-319. A imparcialidade da análise por todos os pesquisadores, cientistas e apoio técnicos a serem apresentadas prevaleceram na elaboração de trabalhos técnicos do EIA/RIMA (2008), independente da resposta ser favorável ou desfavorável aos povos indígenas afetados com a repavimentação da BR-319.

Após a realização dos trabalhos de campo, foram realizados levantamentos de dados secundários junto as instituições indígenas, indigenistas, ambientalistas governamentais e não governamentais parceiras dos povos indígenas da área de influência da pavimentação da BR-319. As consultas foram realizadas nas seguintes instituições: Fundação Nacional do Índio (FUNAI), Departamento Fundiário (DEFU/FUNAI), Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (COIAB), Conselho Indigenista Missionário (CIMI), Federação Estadual dos Povos Indígenas (FEPI), Fórum Permanente de Defesa da Amazônia Ocidental (FPDAO), Secretaria de Desenvolvimento Sustentável (SDS) e Confederação das Organizações Indígenas do Amazonas (COIAM). Encontrou-se a informação junto a FUNAI de que havia 07 etnias: Mura, Apurinã, Torá, Parintintin, Munduruku, Tenharim, Pirahã e Diahuy, além de um novo grupo remanescentes de povos indígenas da etnia Matanawi (UFAM, 2009)

Um aspecto importante a ser considerado na construção do CI-EIA (2008), é de que a época estava ocorrendo a sobreposição de terras entre as Unidades de Conservação (Reserva Extrativista do Lago Capanã e RDS do Amapá) e as Terras Indígenas que definiu como conflito criado gratuitamente pela visão exacerbada e conservacionista de alguns órgãos de governo (UFAM, 2009). Outra sobreposição é numa área de assentamento do INCRA onde também moram famílias indígenas. Funcionários da FUNAI veem a BR-319 como um ponto positivo, pois as comunidades indígenas seriam beneficiadas pela escoação de produtos e os preços não se elevariam, pois, os atravessadores agregam um alto valor pelo serviço de escoamento.

O conflito com as instituições ocorre devido a sobreposição das áreas destinadas as UCs, aos assentamentos de reforma agrária e conflitos relacionados aos vários hectares de terras para a criação de gado e para exploração madeireira. Em 2007, o conflito apontado pelo CI-EIA era entre povos indígenas e fazendeiros é um ponto de destaque sobre o posicionamento dos funcionários da FUNAI que se encontravam presentes na

área do empreendimento. Outro aspecto evidenciado considerando um ponto negativo, seriam as explorações de minérios no município de Humaitá, utilizando o Rio Madeira (via fluvial) e a BR-319 (por via terrestre) para o escoamento de atividades ilícitas e não reguladas.

Durante a análise da construção do CI-EIA (2008), a COIAB esteve presente em todos os trabalhos de campo. É uma entidade sem fins lucrativos criada em 1989 por 13 (treze) organizações indígenas emergentes da Amazônia brasileira, que tem por objetivo de coordenar e articular as diferentes estratégias de luta desenvolvidas pelas organizações indígenas da Amazônia (UFAM, 2009).

Segundo o EIA-RIMA (2009) um dos principais pontos direcionadores da discussão com a COIAB foram:

Eliminar as sobreposições de Unidades de Conservação (UC) em TIs  
 Considerar uma faixa de 10 km no entorno das TIs como zona de contenção ou tampão para a sua melhor proteção.  
 Que as TIs tenham status semelhantes as UC e que tenham acesso aos mesmos benefícios que recai sobre as UC, no entanto, esta classificação não deve ser subordinada ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC.  
 Criações de novas unidades de conservação.  
 Criar UCs nos interstícios das TIs formando assim um corredor ecológico dentro da área de influência da BR.  
 Fomento as atividades produtivas  
 Energia  
 Inclusão Social e Cidadania  
 Realização de Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA  
 Audiência Pública específica para os povos da Região (UFAM, 2009, p. 576).

O posicionamento da COIAB consiste em não ser contra a pavimentação, mas é destacado o posicionamento das formas de como os órgãos governamentais vão proceder quanto ao processo consultivo dos povos indígenas. Esta instituição manifesta apoio a realização de audiências públicas específicas com os órgãos articuladores. Um dos pontos positivos a serem destacados por seus representantes é o tempo e custo-benefício em relação a utilização da rodovia. A COIAB se declarou neutra em relação a pavimentação, mas se posiciona contra ao estabelecimento de grandes empreendimentos que se estabelecem sem consultas ou sem esclarecimentos.

Outro órgão que esteve presente durante a construção do CI-EIA foi o Conselho Indigenista Missionário – CIMI. O CIMI é um órgão vinculado a Conferência Nacional de Bispos do Brasil (CNBB) e foi criado em 1972 com o objetivo de favorecer a articulação entre aldeias e povos, promovendo as grandes assembleias indígenas onde se

desenharam os primeiros contornos da luta pela garantia do direito a diversidade cultural (UFAM, 2009).

A Assembleia Nacional de 1995 definiu o objetivo de atuação do Conselho Indigenista Missionário – CIMI e seus princípios:

Impulsionados por nossa fé no Evangelho da vida, justiça e solidariedade em frente as ações do modelo neoliberal, decidimos intensificar a presença e apoio junto as comunidades, povos e organizações indígenas e intervir na sociedade brasileira como aliados dos povos indígenas, fortalecendo o processo de autonomia desses povos na construção de um projeto alternativo, pluriétnico, popular e democrático.

Os princípios que fundamentam o CIMI são:

I – O respeito a alteridade indígena em sua pluralidade étnico-cultural e histórica frente a valorização dos conhecimentos tradicionais dos povos indígenas.

II – O protagonismo dos povos indígenas sendo o CIMI um aliado nas lutas pela garantia dos direitos históricos.

III – A opção e o compromisso com a causa indígena dentro de uma perspectiva mais ampla de sociedade democrática, justa, solidária, pluriétnica e pluricultural. (Cimi, 1995)

O CIMI não apresentou um posicionamento oficial sobre a pavimentação da BR-319, embora existisse a época um processo de consulta as comunidades. Um dos pontos negativos evidenciados era de que caso a rodovia fosse pavimentada, outras rodovias como a rodovia estadual AM-366 seriam pavimentadas e este fator causaria interferência as Terras Indígenas existentes nessas áreas de entorno. Foi constatado que na BR-230 (Transamazônica) a etnia Tenharim estava cobrando pedágio (como medida mitigadora) pelo avanço do processo de licenciamento ambiental.

Durante o período de elaboração e construção do EIA-RIMA (2009), as comunidades não estavam informadas sobre o que significava este projeto de integração e a reabertura da BR-319, foram apenas tomar conhecimento da proporção a partir do momento que as equipes responsáveis pelo CI-EIA (2008) se deslocaram as suas respectivas Terras Indígenas. Representantes do CIMI destacam a existência de empresas privadas que tem ascendência sobre os órgãos de governo criando disputas entre as comunidades indígenas e as unidades de conservação (UFAM, 2009). O CIMI destacou que todas as demarcações de Terras Indígenas sejam realizadas diretamente com as comunidades.

Em suma, todos os principais problemas apontados pelos povos indígenas e por membros das organizações governamentais e não governamentais no EIA-RIMA (2008) foram semelhantes e destacam-se a:

Invasão de Terras Indígenas por madeireiros, garimpeiros, fazendeiros, posseiros e peixeiros.  
 Proliferação e contaminação de doenças como malária e dengue.  
 Desmatamento, queimadas na floresta e ao longo da rodovia.  
 Assoreamento e contaminação do rio por mercúrio causado pelos garimpeiros.  
 Ingresso de bebidas alcoólicas, outras substâncias tóxicas e invasão de pessoas estranhas (marginais) nas comunidades indígenas.  
 Cooptação e aliciamento de indígenas – conflitos internos e desintegração social.  
 Grilagem da terra ao longo da estrada.  
 Incitação de invasão por parte dos órgãos públicos municipais nas terras indígenas (discursos anti-indígenas, facilitação a entrada de caçadores, retirada de placas de identificação da TI ou loteamento das TI como vem ocorrendo no município de Tapauá.  
 Promoção do êxodo indígena para as proximidades da estrada em função dos atrativos oferecidos por ela.  
 Enfraquecimento e vulnerabilidade de ordem social, por meio do maior contato com a sociedade nacional.  
 Incidência de acidentes na estrada devido à proximidade das casas ou vendas de produtos as margens.  
 A ocorrência de problemas sociais como alcoolismo, prostituição, mendicância, devido à ausência de emprego na estrada para estes povos.  
 Despovoamento da TI.  
 Conflitos e sobreposição de unidades de conservação e Terras e Territórios Indígenas demarcados e em estudo.  
 Circulação de transeuntes e acesso de bens e tecnologias ocidentais inadequadas e forçadas.  
 Desvalorização da economia das comunidades em relação ao novo sistema de escoamento de produtos.  
 Abertura indiscriminada de estradas vicinais e ramais.  
 Facilidade de transporte de passageiros e da produção. Integração entre norte e sul do país (UFAM, 2009, p. 736-738).

Os fatores negativos apontados pelos povos indígenas são muitos. Entre eles destacam-se o conflito direto com os sujeitos sociais que estão na área de entorno da BR-319, sejam eles, madeireiros, posseiros, fazendeiros e garimpeiros. Conforme análise, observa-se que a criação de gado e o avanço do desmatamento nesta região é um dos principais fatores que assolam e geram riscos as Terras Indígenas nessa região.

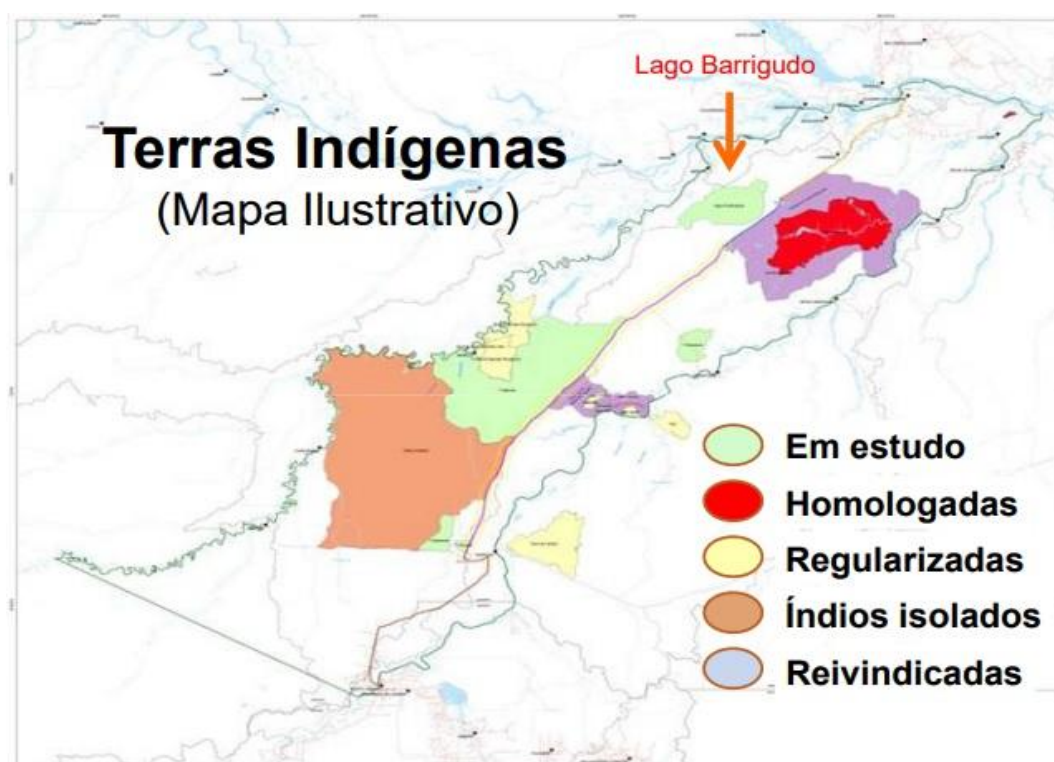
Com a pavimentação da BR-319, a facilidade de acesso e a circulação de pessoas, de madeireiros e posseiros buscando melhores condições de vida nas proximidades. Atividades ilegais, como a exploração madeireira ocorrem nas proximidades de uma das reservas madeireiras de lei intacta em direção ao Rio Purus entre os municípios de Tapauá e Canutama (UFAM, 2009).

Evidencia-se que todas as consultas realizadas aos povos indígenas, foram eficazes no processo de elaboração do EIA-RIMA (2008) e que nunca ocorreu nenhuma

recusa ou adequação por parte do IBAMA ou da FUNAI, devido a metodologia utilizada que traz a realidade das comunidades que estão na área de influência direta e indireta da BR-319.

No Relatório de Impacto Ambiental - RIMA (2009) é possível observar as Terras Indígenas, conforme (figura 33) que estão em estudo, homologadas, regularizadas, índios isolados e terras reivindicadas.

**Figura 33:** Terras Indígenas apontadas pelo EIA-RIMA (2009)



**Fonte:** UFAM (2009)

A promoção de saberes para o reconhecimento dos saberes tradicionais indígenas e o direito ao acesso aos conhecimentos não indígenas através do diálogo intercultural articulando diferentes atores que compõe a unidade educativa, a intensificação do uso da medicina tradicional e os cuidados com a saúde indígena por meio do sistema oficial de saúde e a medicina tradicional indígena, o fortalecimento político e institucional das organizações indígenas e a implantação de uma política de gestão territorial foram as principais recomendações para alcançar a eficácia deste plano.

Depois de todos os levantamentos apontados pela equipe do CI-EIA (2008), foi elaborado na apresentação do RIMA (2009) o Programa de Apoio aos Povos Indígenas –

Fortalecimento e Valorização dos Povos Indígenas da Área de Influência da Rodovia BR-319 que tinha como objetivo implantar uma política de gestão territorial das terras indígenas localizadas na área de influência da rodovia da BR-319 por meio da valorização cultural, do fortalecimento político social e da sustentabilidade econômica (UFAM, 2009).

Os programas ambientais são elaborados com base nas informações encontradas após a finalização do EIA-RIMA. Após a elaboração da consulta pública realizada nas Terras Indígenas, os resultados encontrados estabelecem ações para a redução dos impactos ambientais nas áreas onde estão inclusos os atores sociais atingidos pelo empreendimento. Destaca-se a época, que a equipe do CI-EIA realizou a Consulta Pública e não Consulta Prévia, Livre e Informada, porque esta última foi regulamentada a nível nacional a partir do ano de 2014 no Brasil (Lima & Marés, 2020) e o EIA-RIMA produzido pela BR-319 foi realizado entre os anos de 2007 e 2008 não sendo a Consulta Prévia, Livre e Informada uma exigência necessária, apesar desta ter sido ratificada e inserida no Brasil desde 2004 sendo promulgada pelo Decreto Lei N° 10.088 de 05 de novembro de 2019 (BRASIL, 2019).

Os resultados apontados pela equipe do CI-EIA apresentaram uma série de medidas mitigadoras para as terras indígenas que estão inclusas na área de influência direta e indireta da rodovia. Uma das principais medidas mitigadoras são a consolidação e proteção das TIs. As terras indígenas prioritárias para este tipo de ação são a Cunhã Sapucaia, Índios Isolados, Kamaywa, São João, Tauamirim e Tucumã. (UFAM, 2009).

Entre 2010 (transição de governo) até 2013, todas as ações referentes a uma possível repavimentação da BR-319 foram inibidas pela falta de posicionamento político e interesse do Governo Federal e Estadual tão quanto a não previsibilidade de repavimentação nos planos orçamentários. Somente em 2013 ocorreu o reinício das tratativas para a regularização da BR-319. Para isso foi proposto um novo Termo de Referência (TR) para a regularização da BR-319 (OBSERVATÓRIO DA BR-319, 2022).

No novo Termo de Referência TR N° 013/2013 emitido pelo IBAMA através do Processo IBAMA N° 02001.006860/2005095 foi estabelecido que a área da abrangência corresponderia ao trecho do meio (entre o km 250 ao 655,7) no entroncamento da BR-230 tendo uma extensão de 405,7. A partir deste novo Termo de Referência, foi necessária a elaboração de um novo EIA/RIMA.

Em 2015, uma operação do IBAMA foi realizada em para combater as queimadas e os desmatamentos em torno desta rodovia. A FUNAI também elaborou um TR para que



o DNIT realizasse o estudo de cinco comunidades indígenas nesta região. O TR tinha por objetivo o licenciamento ambiental da BR-319 correspondente ao subtrecho entre os km 250 a 655,7 (entroncamento com a BR-230 em Humaitá).

A FUNAI elaborou o roteiro metodológico que consistia em:

- I – Identificação do empreendedor, da empresa consultora e dos profissionais responsáveis pela realização do estudo.
- II – Caracterização do empreendimento
- III – Metodologias e Marcos Legais
- IV – Dados gerais das Terras Indígenas.
- V – Organização Social, Política e Econômica
- VI – Contexto Socioambiental
- VII – Desenvolvimento Regional e Sinergia das Atividades
- VIII – Caracterização dos impactos ambientais e socioculturais sobre as terras indígenas e a área definida para estudos decorrentes do empreendimento.
- IX – Percepção dos grupos indígenas quanto ao empreendimento
- X – Matriz de impacto e Medidas/Programas de Mitigação e de Controle
- XI – Análise de Viabilidade

**O presente TR tem validade de um 1 (um) ano** (Funai, 2015, p. 11 a 18)

Em 2017, o DNIT entregou o Plano de Trabalho relacionado ao Componente Indígena a FUNAI. Este componente foi aprovado no mês de novembro do recorrente ano (Observatório da BR-319, 2022). O DNIT contratou um consórcio que sugeriu a reunião com indígenas para apresentação do plano de trabalho no mês de maio de 2018, mas devido a problemas financeiros e técnicos, essa apresentação foi adiada e planejada para ocorrer em julho de 2018). Um acordo realizado entre DNIT e FUNAI definiu que apenas três TIs da área de influência fossem estudadas.

Este acordo é um reflexo da flexibilização de leis ambientais advindas do Governo Bolsonaro que traz como consequência o descumprimento da Convenção N° 169 da OIT. Em sua proposta de campanha eleitoral, ele afirmou que “no que depender de mim, não haverá mais delimitação de Terras Indígenas no Brasil” (Folha de São Paulo, 2018).

O Consórcio Etnias-319 foi composto pelas empresas LAGHI Engenharia Ltda e Mac Engenharia Ltda sob orientação da FUNAI (Idesan, 2022). Devido a paralisação e suspensão de obras devido aos embargos judiciais e aos problemas financeiros e técnicos da equipe do DNIT a área do empreendimento, a Licença de Instalação - LI foi renovada em outubro de 2019.

A renovação dessa licença consiste no cumprimento integral dos programas e no termo aditivo de ajustamento de conduta assinado entre o IBAMA e o DNIT bem como as metodologias contidas nos cronogramas contidos nos programas ambientais definidos no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Em julho de 2020, o IBAMA acolheu

oficialmente para análise do EIA/RIMA e do ECI, entregues pelo DNIT. 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).

Com a construção do novo EIA/RIMA (2020), o DNIT continua sendo o órgão financiador do empreendimento e o valor do projeto, estudos, obras e pré-condicionantes correspondem a R\$1.383.341.575,10 (um bilhão trezentos e oitenta e três milhões, trezentos e quarenta mil reais e quarenta e um mil e quinhentos e setenta e cinco reais e dez centavos) (DNIT, 2020).

A primeira versão do Estudo de Componente Indígena (ECI) produzida em 2020 não considerou a participação de povos indígenas no processo de licenciamento ambiental. Conforme consulta a 1ª versão do ECI de 2020 pelo Consórcio Etnias da 319, observou-se que a metodologia da pesquisa se baseou na consulta de fontes bibliográficas, nos relatórios de identificação produzidos pela FUNAI e em pesquisas nos dados de documentos elaborados por técnicos do ICMBio para a elaboração do Plano de Manejo do PARNA das Nascentes do Lago Jari (para a complementação da caracterização ambiental) (DNIT, 2020).

Segundo a primeira versão do Estudo de Componente Indígena (ECI) de 2020, as metodologias para as Terras Indígenas (TIs) basearam-se em:

Foram consultados trabalhos acadêmicos versados sobre os Apurinã e seu território, bem como materiais cartográficos elaborados por instituições governamentais (IBGE, ANA, ICMBio, MMA) e não governamentais. Para a caracterização da demografia e aspectos da saúde dos Apurinã foram acessados os dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde, por meio da SESAI e de seu Sistema de Informação da Atenção à Saúde Indígena (SIASI), compilados para o ano de 2013.

A caracterização dos aspectos ambientais das terras indígenas do Igarapé São João e do Igarapé Tauamirim foi elaborada a partir de informações contidas nos planos de manejo das Unidades de Conservação que circundam as referidas TIs, complementadas com as classificações da vegetação brasileira conforme o projeto RADAM sistematizados pelo IBGE e a sua posterior atualização realizada pelo INPE e Projeto SIVAM (2002), e por descrições contidas em VELOSO et al. (1991) e IBGE (2002 e 2012). Para as informações do Meio Físico, além daquelas contidas nos Planos de Manejo supracitados e dos mapeamentos elaborados pelo DNIT/UFAM (2008a), foram utilizados os dados da EMBRAPA, para o caso do mapeamento dos solos e os dados vetoriais do CPRM e as descrições do Projeto RADAM acerca da geologia e geomorfologia.

Para análise das áreas degradadas, da vulnerabilidade e pressões do entorno das TIs foram consultados os dados do PRODES/INPE, por meio do acesso ao projeto *TerraBrasilis* para uma série histórica de 2013 até 2018, complementando com os produtos de cobertura da terra oferecidos pelo projeto MapBiomas. As informações acerca do desmatamento e das demais áreas

degradadas foram aferidas por meio de Satélite Sentinel-2, com data passagem de 2018 (DNIT, 2020, p.18).

Em junho de 2021, a FUNAI enviou o Ofício N° 714 ao IBAMA e ao DNIT, pedindo complementações, ajustes e revisões no Estudo do Componente Indígena (ECI) da BR-319. Segundo o documento, mesmo tendo contemplado todos os pontos solicitados no TR emitido pela FUNAI, o estudo não está apto a ser apresentado às comunidades Apurinã, Parintintin e Mura.

Informações como a ausência do CNPJ da empresa que realizou o CI-EIA, a ausência de mapas na caracterização do empreendimento nos relatórios Apurinã e Parintintin, a ausência de informações quanto a localidade geográfica dos municípios onde serão realizadas as consultas com os povos indígenas, a ausência de medidas compensatórias, erros na elaboração da Matriz de Impacto, ausência de informações relacionados ao desmatamento nas áreas por onde passará o empreendimento, ausência de informações quanto ao programa ambiental para os povos indígenas e informações incompletas, quanto as questões socioeconômicas e socioculturais são um dos principais elementos apresentados pela nova equipe que está à frente da elaboração do CI-EIA.

Um caderno de respostas foi publicado em junho de 2021 com as formulações de alterações a serem inseridas e/ou pela ENGESPRO Ltda. Nenhuma das perguntas referem-se ao ECI da BR-319. Em setembro de 2021, o MPF encaminhou recomendações ao DNIT, IBAMA, ICMBIO, FUNAI, IPAAM, SEMA-AM e Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) do Ministério da Economia (ME), a respeito do processo de licenciamento da BR-319, mais especificamente sobre a ausência de consultas prévias, livres e informadas aos povos indígenas e comunidades tradicionais, aos moldes da Convenção 169 da OIT (Observatório da BR-319, 2022).

A Recomendação N° 11/2021 do MPF recomendou que:

suspendam todas as medidas administrativas e executivas em andamento no âmbito da BR-319 (com exceção das medidas emergenciais de manutenção para evitar maiores danos) especialmente no segmento C (Km 177,8 a 250) e trecho sem identificação entre os Km 250 a 655,7 “trecho do meio” até que seja realizada a consulta prévia, livre, informada e de boa-fé nos termos da Convenção 169 da OIT com todos os povos indígenas e tradicionais (ribeirinhos, extrativistas, entre outros) potencialmente impactados pela Rodovia BR-319 e seus ramais existentes ou previstos.” (MPF, 2022, p. 51-52).

Com o não atendimento da recomendação do MPF, em 27 de setembro de 2021, ocorreu o deferimento do pedido pela suspensão das audiências públicas, enquanto durassem a pandemia da COVID-19, porém, na mesma data um Desembargador do TRF-1 ‘derrubou’ a decisão da juíza, possibilitando que a audiência pudesse ocorrer na mesma noite (Observatório da BR-319, 2022).

Dois dias depois, em 29 de setembro de 2021, o MPF recorre da decisão, em dois dias já haviam acontecido três audiências em formato presencial. Em um intervalo de aproximadamente 4 dias (entre 27/09/2021 a 01/10/2021) todas as audiências públicas foram realizadas sendo marcadas por uma baixa adesão da população, principalmente pelos povos indígenas e comunidades ribeirinhas e pela ausência e apresentação do ECI que até a presente data não haviam sido finalizados.

As audiências públicas ocorreram em Manaus, Careiro Castanho, Manicoré, Humaitá no ano de 2021 (DNIT, 2021). Em janeiro de 2022, o DNIT publicou as apresentações dos Componentes Indígenas dos Povos Apurinã, Parintintin e Mura, e na Aldeia Palmeira para os moradores das Terras Indígenas Lago Capanã e Ariramba (povo mura), a respeito do licenciamento de obras dos trechos do meio que foram planejadas para ocorrer em fevereiro de 2022. De acordo com o plano apresentado pelo DNIT os “eventos” durariam de dois a três dias em cada localidade.

A nova versão do ECI não aborda nenhuma informação a respeito da construção da metodologia, apenas sobre a possibilidade de apresentação das datas e os horários que acontecerão 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 e o levantamento de dados em TIs. Mesmo diante do período pandêmico, no entanto, não há menção a exigência de vacinação para quem fosse comparecer à apresentação. Conforme a figura 34, ocorreu a apresentação dos volumes do EIA-RIMA (2020), não constam os Componentes Indígenas sendo estes a serem publicados posteriormente.

**Figura 34:** Elaboração dos Estudos de Componentes Indígenas nas Terras Indígenas dos povos Parintin, Apurinã e Mura

Em 20/11/2017, o DNIT recebeu o Ofício nº 328/2017/CGLIC/DPDS-FUNAI, informando que o Plano de Trabalho do Estudo do Componente Indígena e a equipe de profissionais estavam aptos para apresentação às comunidades indígenas.

O ECI dos povos PARINTINTIN (TI Nove de Janeiro), APURINÃ (TIs Igarapé São João e Igarapé Tauamirim) e MURA (TIs Ariramba e Lago Capanã) estão em elaboração pelo Consórcio Etnias 319 e serão incorporados ao presente EIA assim que aprovados pelo DNIT.

**Fonte:** DNIT (2020)

Observa-se que desde 2017 o consórcio Etnias 319 tentou realizar os Estudos de Componentes Indígenas (ECIs), antes mesmo da pandemia da COVID-19, mas não priorizou esta etapa para o andamento do processo de licenciamento ambiental e para a apresentação aos líderes e povos indígenas. Como efeito de despreparo e cuidado, um integrante da comitiva do governo testou positivo para a COVID-19 dentro da Aldeia Traíra (TI Indígena Nove de Janeiro), descumprindo o protocolo de prevenção da COVID-19 (Observatório da BR-319, 2022).

Devido a todos estes fatos, a Organização do Povo Indígena Parintintin do Amazonas – APIPAM esclareceu em carta enviada ao DNIT que não desmarcará seus compromissos para cumprir a agenda do governo, que estaria apressando as tratativas para que os povos indígenas aceitassem o ECI realizado. A APIPAM sugere então que as novas tratativas sejam realizadas em abril de 2022 (Observatório da BR-319, 2022). Em setembro de 2022, com o fim da elaboração deste trabalho, não foi apresentado qual foi a metodologia na construção do novo ECI e nem a aprovação por parte dos povos indígenas que estão na área de influência direta e indireta da BR-319.

É completamente catastrófico e desproporcional comparar a produção do ECI (2008) com o ECI (2020). Em 2008, além da vasta composição da equipe profissional que era composta por uma vasta quantidade de profissionais que compuseram toda a caracterização do CI-EIA a partir de uma perspectiva multidisciplinar. Na elaboração do ECI de 2020, a equipe não realizou os trabalhos de campo, é apenas referenciado no EIA-RIMA (2020) que os trabalhos estão em andamento e que a equipe deveria ser composta por profissional bacharel em ciências sociais com especialização em antropologia e dois profissionais da área de ciências ambientais” com formações no “meio físico” e outro no meio “biótico”.

Ocorreu uma terceirização por parte da empresa LAGHI que contratou o ‘Consórcio Etnias 319’ para a etapa para a coleta de dados. Entretanto, destaca-se que todos os dados utilizados foram dados secundários o que causou a reprovação do ECI por parte da FUNAI. Considera-se que em 2008, o ECI não obteve nenhum indeferimento e que o número de comunidades apresentadas excedeu ao que foi solicitado pela FUNAI.

A metodologia participante no ECI de 2008 trouxe muitas informações sobre o que de fato acontecia naquela temporalidade, bem como a participação das lideranças comunitárias, os povos indígenas e os órgãos governamentais e não governamentais que possuem importância significativa na organização socioterritorial na Amazônia garantindo e assegurando direitos. A metodologia utilizada no ECI de 2020 é desconhecida, sendo um objeto de descontentamento das lideranças comunitárias que estão nas proximidades do trecho do meio. Este documento é citado indiretamente, tanto em documentos oficiais da FUNAI, quanto cartas de repúdio das organizações que não tiveram tempo hábil para análise e discussão pelas comunidades indígenas.

As audiências públicas correspondentes ao EIA/RIMA de 2008 ocorreram em abril de 2009, nas cidades de Humaitá (AM), Porto Velho (RO), Careiro da Várzea (AM) e Manaus (AM). Nessa época não havia necessidade de consulta prévia, porque este instrumento foi evidenciado, a partir de 2010, com a medida cautelar N° 382/2010 relativa as comunidades do Rio Xingu, no caso da Hidrelétrica de Belo Monte, em que a Comissão Interamericana de Direitos Humanos – CIDH solicitou ao governo brasileiro, a suspensão imediata do processo de licenciamento do projeto da hidrelétrica, além de impedir a realização de qualquer obra de execução até que se fosse realizados as condições mínimas com a realização de projetos adequados de consulta (PERUZZO, 2017).

Nas audiências públicas correspondentes ao EIA/RIMA de 2020 que foram realizadas entre 27/09/2021 e 01/10/2021 não foram apresentados os componentes do CI-EIA, pois ele ainda não havia sido aprovado pela FUNAI e nem pelos Povos Indígenas. Até o mês de setembro de 2022, não havia ocorrido a Consulta Prévia, Livre e Informada nas TIs que estão localizadas na área de influência direta e indireta da BR-319.

#### **4.8 O direito dos povos indígenas no Brasil: da Legislação Colonial aos Tratados e Convenções Internacionais – breves conceitos sobre Consulta Prévia, Livre e Informada**

A legislação colonial já reconhecia a existência de terras indígenas. O reconhecimento do direito dos índios as terras que tradicionalmente ocupam são agasalhadas pelo ordenamento jurídico brasileiro (Funai, 2005). Para Antunes (1998), “já no início do século XVII, verificava-se a existência de uma legislação colonial reconhecendo a existência de terras indígenas, ou seja, terras destinadas a posse e ao domínio exclusivamente de indígenas”.

Na Carta Régia de 10 de setembro de 1611 expedidas por Filipe III, é destacado que o direito a terra, era lhes garantido, e de forma que não poderiam ser obrigados a retirarem-se do local onde tradicionalmente viviam:

A Carta Régia de 10 de setembro de 1611 destaca que:

(...) os gentios são senhores de suas fazendas nas suas povoações, como são o Serra, sem lhes poderem ser tomadas, nem sobre ellas, se lhes fazer moléstia ou injustiça alguma; nem poderão ser mudados contra as suas vontades das capitanias e lugares que lhes forem ordenados, salvo quando elles livremente o quizerem fazer (...) (Brasil, 1611).

Em 1680 proibiu-se que os índios fossem retirados de suas terras sem seu consentimento, e isentou-se os pagamentos de fôro ou tributo pela ocupação das suas terras (Tourinho Neto, 1993). Este feito ocorre devido ao alvará de 8 de maio de 1758 que reconheceu que os primeiros e naturais donos de suas terras, eram os povos indígenas, não devendo pagar, nenhum tributo sobre eles (Bulus, 2010).

Promulgada em 1850, a Lei de Terras (Lei Nº 601, de 18/09/1850) regulou o regimento fundiário do país e trouxe um instrumento importante, as terras devolutas que estavam aplicadas a usos em diferentes esferas (nacional, estadual ou municipal) e as que estavam em domínio particular em virtude de título legítimo.

De acordo com o Art. 3º da Lei de Terras de 1850, as terras eram devolutas as terras, nas seguintes condições:

Art. 3º - São Terras Devolutas:

§ 1º - As que não se acharem applicadas a algum uso público nacional, provincial ou municipal.

§ 2º - As que não se acharem no domínio particular por qualquer tipo de dominação particular por qualquer título legítimo, nem forem havidas por sesmarias e outras concessões do Governo Geral ou Provincial, não incursas

em comisso por falta de cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura.

§ 3º - As que não se acharem dadas por sesmarias, ou outras concessões do Governo que, apesar de incursas em com isso, forem revalidades por esta Lei.

§ 4º - As que não se acharem ocupadas por posses, que apesar de não estarem fundarem em título legal, foram fundamentadas por lei (Brasil, 1850).

Na nova legislação, inexistia qualquer direito originário indígena sobre os territórios que eles ocupavam sobre o “indigenato” (Bulus, 2010). Para o cientista social José Mauro Gagliardi (1985), a nova lei correspondia a uma lei em que o indígena passou da condição de “proprietário natural da terra” a condição de expropriado, a defender da benevolência do Estado para ter algo que um dia lhe pertenceu” (Gagliardi *apud* Mendes Junior, 1921).

Em 24 de setembro de 1891, o Brasil tornou-se uma República, sendo a primeira Constituição da República e a segunda do Brasil, sendo promulgada em 24 de fevereiro de 1891 (PUCSP, 2017). Nesta constituição ocorreu uma tentativa de fazer com que fosse instituída uma confederação indígena ao lado de uma federação composta pelos Estados (Freitas Junior, 2010). mas devido a não proposta atacada a Constituição não fez referência a nenhuma legislação indígena.

Em 1911, o Decreto Lei Nº 9.214 de 15 de dezembro de 1911 ficou estabelecido que o Serviço de Proteção aos Índios (SPI) deveria prestar “assistência aos índios no Brasil que viviam aldeados, reunidos em tribus, em estado nômade ou promiscuamente civilizados”. A mesma norma determinava que competia a autoridade garantir a efetividade da posse de territórios ocupados por índios (Bulus, 2010). A primeira Constituição Brasileira a tratar expressamente sobre a matéria relativa aos povos indígenas foi a de 1934 que se consolidou pelo reconhecimento constitucional da posse indígena (Bulus, 2010).

No texto constitucional ficou expressa que a posse dos indígenas (referiam-se aos silvícolas em 1934) sobre as terras que ocupassem permanentemente, sendo vedada a alienação. A Constituição de 1937, a qual consistiu em uma verdadeira “Carta Ditatorial” reconheceu as posses dos silvícolas (Bulus, 2010). Na Constituição de 1946 foi consolidado o fim do período ditatorial e retornou-se a democracia que tratou da competência legislativa para a incorporação dos silvícolas a comunidade nacional.

Somente na constituição de 1967 (correspondente ao período da Ditadura Militar) que ocorreu a ampliação do rol de competências da União, incluindo a necessidade de



legislar sobre a nacionalidade, cidadania e naturalização; incorporação de silvícolas a comunhão nacional, conforme consta no Art. 8º, XVII.

Nesta constituição foi mantida o reconhecimento das posses de terras ocupadas em caráter permanente pelos silvícolas, outorgando-lhes o usufruto permanente dos recursos naturais e das utilidades nelas existentes, conforme o Art. 186, o que acarretou o reconhecimento de que as terras ocupadas pelos silvícolas eram de propriedades da União, conforme consta no Art. 4º, IV.

Em 1969, a Emenda Constitucional (EC) foi outorgada a Nação através do Ato Constitucional (AI-5) dedicou um grande espaço a matéria.

Em seu Art. 198 § 1º e 2º ficou estabelecido que:

Art. 198 – As terras habitadas pelos silvícolas são inalienáveis nos termos que a lei federal determinar, a eles cabendo a sua posse permanente ficando reconhecido o seu direito aos seus usufrutos exclusivos das riquezas naturais e de tôdas nelas existentes.

§ 1º - Ficam declaradas a nulidade e a extinção dos efeitos jurídicos de qualquer natureza que tenham por objeto de domínio, a posse, a ocupação das terras habitadas pelos silvícolas.

§ 2º - A nulidade e a extinção de que trata o parágrafo anterior não dão aos ocupantes direito a qualquer ação de indenização contra a União e a Fundação Nacional do Índio (Brasil, 1969).

Desde esta época as terras ocupadas por povos indígenas continuaram ganhando natureza jurídica de terras públicas federais (Bulus, 2010). Somente em 1988 que a Constituição Federal dedicou um capítulo exclusivo aos direitos dos povos indígenas, que a época reivindicava seus direitos a serem expressos na CF levando inúmeras demandas ao Congresso Nacional e ao Senado Federal.

O § 1º do Art. 176, o qual exige lei específica para o desenvolvimento da atividade garimpeira em terras indígenas, bem como o prazo de 05 (cinco) dias a contar da promulgação da Constituição Federal para a demarcação de todas as TIs, existentes no país, conforme o Art. 67 da Ação Declaratória de Constitucionalidade – ACDT (Bulus, 2010).

Segundo o Art. 231 da CF de 1988, os direitos dos povos indígenas foram consagrados sobre as terras que tradicionalmente ocupam.

Art. 231 - São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

§ 1º São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias à sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

§ 2º As terras tradicionalmente ocupadas pelos índios destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes.

§ 3º O aproveitamento dos recursos hídricos, incluídos os potenciais energéticos, a pesquisa e a lavra das riquezas minerais em terras indígenas só podem ser efetivadas com autorização do Congresso Nacional, ouvidas as comunidades afetadas, ficando-lhes assegurada participação nos resultados da lavra, na forma da lei.

§ 4º As terras de que trata este artigo são inalienáveis e indisponíveis, e os direitos sobre elas, imprescritíveis.

§ 5º É vedada a remoção dos grupos indígenas de suas terras, salvo, "ad referendum" do Congresso Nacional, em caso de catástrofe ou epidemia que ponha em risco sua população, ou no interesse da soberania do País, após deliberação do Congresso Nacional, garantido, em qualquer hipótese, o retorno imediato logo que cesse o risco.

§ 6º São nulos e extintos, não produzindo efeitos jurídicos, os atos que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras a que se refere este artigo, ou a exploração das riquezas naturais do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes, ressalvado relevante interesse público da União, segundo o que dispuser lei complementar, não gerando a nulidade e a extinção direito a indenização ou a ações contra a União, salvo, na forma da lei, quanto às benfeitorias derivadas da ocupação de boa fé.

§ 7º Não se aplica às terras indígenas o disposto no art. 174, § 3º e § 4º. (Brasil, 1988, p. 133-134).

Conforme consta observar, as TIs são bens que correspondem a União com posse exclusiva aos povos indígenas tendo como o usufruto exclusivo das riquezas do solo, rios e lagos não podendo ser alienada ou destinação diversa ao que está expresso na Constituição. A maior garantia constitucional encontrada pelos povos indígenas é a nulidade de todos os atos praticados que tenham por objetivo a ocupação, posse, domínio e usufruto e exploração de recursos naturais em terras indígenas.

Villares (2009) considera que o território indígena é caracterizado como o suporte material para as relações sociais, a cultura, as tradições e a crença de cada comunidade indígena. O autor consiste em afirmar que não adianta o território ser habitado pelos povos indígenas, mas sim sejam aproveitados pelos seus costumes, culturas e tradições para garantir a sobrevivência física e cultural de determinado povo.

O Supremo Tribunal Federal (STF) julgou o midiático caso sobre a Terra Indígena Raposa Serra do Sol, no Estado de Roraima que estabeleceu os limites sobre o marco temporal, a partir da ocupação da terra pelos indígenas e pela tradicionalidade de sua ocupação. O marco temporal foi estabelecido a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. O voto do Ministro Carlos Ayres de Brito proferiu que:

I – O marco temporal da ocupação. Aqui, é preciso ver que a nossa Lei Maior trabalhou com a data certa: a data da promulgação dela própria (5 de outubro de 1988) como insubstituível referencial para o reconhecimento, aos índios, “dos direitos sobre as terras que tradicionalmente ocupam”. Terras que tradicionalmente ocupam, atentem-se, e não aquelas que venham a ocupar. Tampouco as terras que já ocupadas em outras épocas, mas sem continuidade, suficiente para o marco objetivo que reflete o decidido propósito constitucional de colocar uma pá de cal nas intermináveis discussões sobre qualquer referência temporal de área de ocupação indígena. Mesmo que essa referência estivesse grafada na Constituição anterior. É exprimir: a data de verificação do fato em si da ocupação fundiária é o dia 5 de outubro de 1988, e nenhum outro. Com o que se evita, a um só tempo: a) a fraude da subitânea proliferação de ideias, inclusive mediante o recrutamento de índios de outras regiões do Brasil, quando não de países vizinhos, sob o único propósito de articular a expansão dos lindes da demarcação; b) a violência da expulsão dos índios para descaracterizar a tradicionalidade da posse das suas terras, a data vigente da Constituição. Numa palavra, o entrar em vigor da nova Lei Fundamental Brasileira é a chapa radiográfica da questão indígena nesse delicado tema da ocupação das terras a demarcar pela União para a posse permanente e usufruto exclusivo dessa ou daquela etnia aborígine. Exclusivo uso e fruição (usufruto é isso, conforme Pontes de Miranda) quanto as “riquezas do solo, dos rios, e dos lagos”, existentes na área objeto de precisa demarcação (§ 2º do art. 231), devido a que “os recursos minerais, inclusive os do subsolo”, já fazem parte de uma outra categoria de “bens da União”. (inciso IX do art. 20 da CF).

II – O marco da tradicionalidade da ocupação. Não basta, porém, constatar uma ocupação fundiária coincidente com o dia e o ano da promulgação do nosso Texto Magno. É preciso ainda que esse estar coletivamente situado em certo espaço fundiário, se revista caráter de perdurabilidade. Mas um tipo qualificadamente tradicional de perdurabilidade da ocupação indígena, no sentido entre anímico e psíquico de que viver em determinadas terras é tanto pertencer a elas, quanto pertencerem a eles, os índios. (Anna Pata, Anna Yan: Nossa Terra, Nossa Mãe). (STF, 2009, PET 3388).

Em outras palavras, de forma sucinta, o Ministro declarou em seu voto que o reconhecimento dos povos indígenas e os direitos sobre as terras que tradicionalmente ocupam (Bulus, 2010). Entre outras palavras, foi destacado que os direitos territoriais dos povos indígenas não foram a partir de 05 de outubro de 1988 e sim desde muito antes do que cartas constitucionais anteriores. Outro conceito a ser debatido é a questão da posse permanente indígena que não se confunde com o de posse civil.

No Direito Civil, a posse está relacionada ao esbulho (propriedade da terra), mas as terras indígenas não são de propriedade dos indígenas, entretanto essa posse não pode ser perdida. Assim é evidente que há um *dies a quo* para o reconhecimento da posse indígena que dá entrada em vigor a Constituição. O STF por diversas vezes julgou as questões relacionadas a TI e tem mantido uma posição firme quanto as Terras Indígenas quanto ao sentimento de que o seu reconhecimento deve ter condição prévia que é afetada pela posse dos povos indígenas e das terras reivindicadas.

O processo demarcatório que está previsto no *caput* do Art. 231 da Constituição Federal determinou ser exclusiva a competência da União para declarar e demarcar as terras indígenas. No Estatuto do Índio (1973) estabeleceu em seu Art. 19, que as terras indígenas, por iniciativa e sob orientação do órgão federal de assistência do índio, serão administrativamente demarcadas, de acordo com o processo estabelecido em decreto do Poder Executivo. A demarcação consiste em definir os limites de um território, colocando-se as marcas físicas, marcos artificiais e estabelecendo os marcos naturais, a fim de determinar a área da posse indígena (Bulus, 2010).

O processo de demarcação indígena é iniciado pela FUNAI. Quando iniciado, o processo de designação, a FUNAI determina por portaria um Grupo de Trabalho compostos pelo quadro funcional e especialistas de fora da Administração Pública. É importante determinar que a instauração do Grupo de Trabalho é o marco inicial para o reconhecimento de uma Terra Indígena (Bulus, 2010).

Em um prazo de 30 (trinta) dias, a contar da portaria de designação deverão ser apresentados aos Grupos de Trabalho, as informações que instruirão os estudos do grupo. A partir da identificação, ocorre então a apresentação de um relatório analisando a existência ou não da ocupação tradicional da terra indígena. Caso o parecer seja favorável, a equipe deverá apresentar a área de proposta a ser delimitada (Brasil, 1996).

Em seguida, o relatório é apresentado a FUNAI com o parecer de reprovação ou aprovação. Se aprovado, deverá ser publicado no DOU em até 15 (quinze) dias e nos diários oficiais dos Estados onde está ocorrendo a demarcação, um relatório acompanhado de um memorial descritivo contendo um mapa da área e em um prazo de 90 (noventa) dias, os Estados e Municípios deverão apresentar as suas respectivas contestações.

Se apresentadas contestações, a FUNAI tem 60 (sessenta) dias para analisá-las oferecendo um parecer. Caso seja admitidos os recursos, o órgão poderá rever a sua decisão para evitar vícios no procedimento ou mudando seu juízo de aprovação do território. Se o posicionamento for desfavorável, poderá encaminhar ao Ministério do Estado e da Justiça, o qual poderá oferecer em 30 (trinta) dias a razão pela qual ocorre a desaprovação prevista no Art. 231 § 1º da CF de 1988.

Quando a TI é demarcada, ela precisa ser homologada por decreto presidencial que consiste em um ato administrativo que reconhece a legalidade do procedimento demarcatório, possuindo caráter meramente declaratório que não se cria, não se extingue

ou modifica as relações jurídicas, apenas reconhecendo a nulidade e a extinção dos atos, que tenham por objeto a ocupação, o domínio e a posse das terras (Bulus, 2010).

O licenciamento ambiental em áreas de TIs corresponde a um instrumento apto para evitar a degradação ambiental, que consiste em controle prévio, pelo Poder Público em atividades que podem causar danos ao meio ambiente, por meio da imposição de restrições, condições e exigências para a regulação destas atividades.

A demarcação de terras indígenas existentes em todo país não foi concluída pelo Poder Público, o que acarreta insegurança jurídica tendo em vista que a identificação e a delimitação de determinada terra indígena, ainda que a área não fosse sobreposta, mas contínua ou próxima, a qualquer empreendimento que impacta seu licenciamento ambiental ainda que instalado (Bulus, 2010).

“O direito a Consulta Prévia, Livre, Informada e de Boa fé aos povos indígenas foi positivado no Ordenamento Jurídico Brasileiro após a promulgação da Convenção N° 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) através do Decreto N° 5051/2004”. (Nascimento & Ferreira, 2020). A consulta prévia é geralmente associada ao direito de autodeterminação dos povos indígenas (Fajardo, 2009). A consulta prévia e a proteção do meio ambiente ganharam grande destaque no 5° Congresso Mundial de Parques sob a ótica de que a presença humana de povos indígenas em áreas de proteção ambiental poderia contribuir para os fins de proteção da natureza e da biodiversidade (Nascimento & Ferreira, 2020; Stevens, 2014).

Em 2004, os Estados-parte da Convenção da Diversidade Biológica (CDB) reformou a política daquela Convenção, passando a compreender no Art. 8° que os espaços territoriais ambientalmente protegidos em conjunto com a participação dos povos indígenas (Stevens, 2014). Por meio desta decisão, reconheceu-se os direitos dos povos indígenas que são partes importantes da conservação da biodiversidade que possuem direito a serem consultados antes mesmo da criação dessas áreas (United Nations, 2004).

Em uma perspectiva do Direito Brasileiro, por mais que a Constituição Federal Brasileira de 1988 tenha se tornado um marco, as temáticas de povos indígenas, a adoção da Convenção N° 169, da OIT de 1989 não foi aderida de forma imediata. Segundo Faria, Castro e Osoegawa (2021) e conforme disposto na Convenção N° 169 da OIT, nas consultas prévias, os povos indígenas têm que ser ouvidos e suas decisões são vinculantes. A Convenção N° 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) estabelece todos os requisitos necessários para o reconhecimento de uma comunidade indígena.

O art. 1° da Convenção estabelece que:

Art. 1º - A presente convenção aplica-se:

aos povos tribais em países independentes, cujas condições sociais, culturais e econômicas os distingam de outros setores da coletividade nacional, e que estejam regidos, total ou parcialmente, por seus próprios costumes ou tradições ou por legislação especial.

aos povos em países independentes, considerados indígenas pelo fato de descenderem de populações que habitavam o país ou uma região geográfica pertencente ao país na época da conquista ou da colonização ou do estabelecimento das atuais fronteiras estatais e que, seja qual for sua situação jurídica, conservam todas as suas próprias instituições sociais, econômicas, culturais e políticas, ou parte delas.

A consciência de sua identidade indígena ou tribal deverá ser considerada como critério fundamental para determinar os grupos aos que se aplicam as disposições da presente Convenção. (OIT, 1989, p.1)

Então, compreende-se que toda a autoidentificação prevista no item 2 do art. 1º da Convenção da OIT é critério fundamental para o reconhecimento da etnia indígena, e não um critério determinante.

Desta forma, Villares (2009) afirma que:

Tanto a Convenção da OIT como o Estatuto do Índio definem que a origem histórica, a autoidentificação, a identificação da identidade pela comunidade e a conservação de determinadas características culturais institucionais são necessárias para definir o índio. Não parece que a Convenção 169, estabeleça autoidentificação com o único critério descrito. Para a Convenção, a “consciência de sua identidade indígena ou tribal deverá ser considerada como critério fundamental para determinar os grupos”. Ora, se é um critério fundamental, o critério é imprescindível, sem o qual uma pessoa não pode ser considerada como índio, então existem direitos não-fundamentais, mas que são válidos. Por prever e permitir a existência de outros critérios, a Lei Nº 6.001/73 não foi revogada. Por outro lado, a Convenção, com essa norma, proíbe alguém que seja identificado como índio, independentemente da sua vontade e de seu autorreconhecimento. É a proibição de rotular alguém numa qualificação em que o indivíduo mesmo que não se reconheça, em algumas oportunidades utilizadas para segregar e discriminar a pessoa, impingindo-lhe um status renegado por ela (Villares, 2009, p. 31-32)

O direito a CLPI pode ser encontrado através de dois instrumentos normativos internacionais. O primeiro refere-se à Convenção Nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e o segundo refere-se a Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas, sendo que este último instrumento baseia-se em vários princípios norteadores que tratam a respeito sobre os direitos humanos.

O Estado Brasileiro ratificou a Convenção e tem que cumprir todas as normas previstas em sua respectiva ratificação, não utilizando-se de critérios de *common law*

(princípios do direito baseados em decisões de tribunais com base no costume, forma de pensar em base em princípios da sociedade e não em atos legislativos ou executivos)

No direito interno, a convenção internacional foi referida e possui natureza supralegal confirmada no julgamento ao Recurso Extraordinário N° 349.703/1/RS (STF, 2009). Apesar dos termos apresentarem semelhanças, as diferenciações entre consulta pública, consulta prévia e as audiências públicas devem ser destacadas no processo de licenciamento ambiental. Uma das características mais importantes no processo de licenciamento ambiental é a importância da participação pública e no caso dos povos indígenas e tradicionais, é a consulta prévia.

A consulta prévia implica a possibilidade dos povos interessados de discutirem as prioridades de desenvolvimento econômico social das regiões nas quais estão inseridos e que influenciam o futuro de suas terras, visando, portanto, a ser um instrumento de participação e influência efetiva dos povos sobre as opções de desenvolvimento. Se as decisões referentes quanto a execução técnica do empreendimento é de caráter privado, as questões relacionadas a viabilidade ambiental são de caráter público, isso ocorre porque muitos empreendimentos têm o potencial de causar impactos danosos ao meio ambiente, o modo de vida dos seres humanos que afetam, degradam ou consomem recursos ambientais que pertencem a coletividade.

O direito a informação, participação e decisão são questões eminentes a participação pública no processo de licenciamento ambiental e estão diretamente relacionados entre si. Na Amazônia, a violação dos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais tem aumentado nos últimos anos, com as inúmeras reivindicações por parte dos povos indígenas frente aos conflitos em TIs ocasionados por incentivo de uma política governamental que tem como objetivo o enfraquecimento das instituições ambientais e o não reconhecimento dos povos indígenas, enquanto povos originários frente ao uso e posse da terra e a pressão para a exploração dos recursos naturais. O grande número de devastações na Amazônia pode ser observado por vários ângulos, são eles ambientais, culturais, sociais e político-jurídicos (Faria *et al.*, 2021). A partir do processo de desmatamento e de ocupação das terras indígenas, as garantias e os direitos estão sendo violados.

No caso específico da BR-319, deverá ser realizada a consulta prévia, pois a área referente ao trecho do meio representa um impacto significativo a todas as TIs que estão inclusas nas áreas definidas pelo licenciamento ambiental. A Convenção N° 169 em seu artigo 2.1 determina “que os governos devem assumir a responsabilidade de desenvolver

a participação dos povos indígenas e tribais interessados em ações coordenadas e sistemáticas” (OIT, 1989).

A instalação do empreendimento e a expansão das malhas viárias trazem consequências do acesso facilitado sobre áreas de florestas nativas podendo levar a desastrosos impactos ambientais (Idesam, 2018). A grande quantidade de terras indígenas nas proximidades do trecho do meio têm sido invadidas através dos conflitos de sobreposição com UCs e fazendeiros, conforme resultados apresentados no EIA-RIMA (2009). Neste sentido, todo empreendimento deve levar em consideração os dispositivos encontrados no Art. 6 e 7 da Convenção N° 169.

O Art. 6 e 7 da Convenção N° 169, da OIT afirmam que:

Art. 6 - Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão: Consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente (...)

Estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que os outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes

Art. 7 - 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. Além disso, esses povos deverão participar da formulação, aplicação e avaliação dos planos e programas de desenvolvimento nacional e regional suscetíveis de afetá-los diretamente.

A melhoria das condições de vida e de trabalho e do nível de saúde e educação dos povos interessados, com a sua participação e cooperação, deverá ser prioritária nos planos de desenvolvimento econômico global das regiões onde eles moram. Os projetos especiais de desenvolvimento para essas regiões também deverão ser elaborados de forma a promoverem essa melhoria.

Os governos deverão zelar para que, sempre que for possível, sejam efetuados estudos junto aos povos interessados com o objetivo de se avaliar a incidência social, espiritual e cultural e sobre o meio ambiente que as atividades de desenvolvimento, previstas, possam ter sobre esses povos. Os resultados desses estudos deverão ser considerados como critérios fundamentais para a execução das atividades mencionadas.

Os governos deverão adotar medidas em cooperação com os povos interessados para proteger e preservar o meio ambiente dos territórios que eles habitam (OIT, 1989).

Para a Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas, o Art. 10 e 19 este direito é muito mais desenvolvido no sentido de afirmar que é necessário obter o Consentimento Livre, Prévio e Informado.



No Art. 10 e 19 trata-se do processo de retirada dos povos indígenas de seus territórios.

Art. 10 – Os povos indígenas não serão removidos a força de suas terras ou territórios. Nenhum traslado se realizará sem o consentimento, livre, prévio e informado dos povos indígenas interessados e sem um acordo prévio sobre uma indenização justa e equitativa e, sempre que possível, com a opção do regresso.

Art. 19 – Os Estados consultarão e cooperarão de boa-fé com os povos indígenas interessados, por meio de suas instituições representativas, a fim de obter seu consentimento livre, prévio e informado antes de adotar e aplicar as medidas legislativas e administrativas que os afetem (ONU, 2018).

A consulta prévia, parte do princípio que qualquer decisão que interfere na vida dos povos indígenas deve contar com a participação de toda a comunidade indígena para a compreensão de um diálogo estrutural entre o processo de tomada de decisões. Quando se realiza a consulta seja prévia, é necessário que haja tempo para que as comunidades se informem e preparem-se para participar no processo de decisão da medida.

A consulta é informada porque caracteriza-se como liberdade de consulta onde é impossível conseguir consentimento da comunidade sem outorgar todas as informações referentes a benefícios, custos, prejuízos e riscos que trará a medida (Faria *et al.*, 2021). É importante destacar todos os panoramas relacionados ao sentimento de comunidade, sempre trazendo informações sobre os benefícios, custos, prejuízos e riscos que trarão as medidas. A metodologia mais adequada a ser utilizada nas consultas aos povos indígenas é a metodologia participante utilizando-se sempre de métodos voltados a problematização, das perguntas e das técnicas de escuta sensível.

Para Faria (2018), a metodologia participante consiste em:

Respeitar e valorizar evidenciando as formas próprias de pensar, organizar, línguas, suas cosmologias e epistemologias, tratando-os como sujeitos e não como objetos, para além de um pensamento abissal, parafraseando o prof. Boaventura de Souza Santos, de forma intercultural fundamentada na ecologia dos 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 atraso ou inferioridade (Faria, 2018, p. 134).

Segundo Faria (2022) “as Terras Indígenas são de propriedade da União Federal e a posse privada são reconhecidas sempre a sujeitos coletivos, nunca identificáveis individualmente sendo de posse permanente dos povos indígenas, de caráter inalienável, indisponível e imprescritível”. Para Souza-Filho (2018) apesar de ser propriedade da

União, a Terra Indígena é indisponível ao poder público, sendo somente permitido o uso próprio dos povos indígenas segundo seus costumes e tradições.

Desde o início da elaboração das constituições, os únicos direitos reconhecidos eram os direitos individuais que compunham o direito natural e validados à medida que os outros indivíduos em sociedade respeitassem estes direitos. Os direitos sociais, apareceram na Constituição Mexicana, nos anos de 1930, no âmbito coletivo, que se firmaram a partir do século XX, fruto das lutas sindicais e políticas que estavam diretamente vinculadas a estes grupos sociais detentores deste direito.

O direito a um ambiente sadio passou a receber reconhecimento explícito em leis nacionais e em tratados internacionais. O indivíduo não faz mais parte do direito singular, mas sim a coletividade, a nação, aos grupos étnicos e regionais, tratando-se de direitos de titularidade coletiva (Sanchez, 2010). As conferências de Estocolmo e a Rio 92 são marcos fundamentais para a explicitação do direito coletivo, ambiente sadio e ecologicamente equilibrado como um novo direito humano.

A declaração do Rio é um dos principais documentos internacionais que faz menção direta a participação pública.

Em seu princípio N° 10 é estabelecido que:

O melhor modo de tratar as questões ambientais é com a participação de todos os cidadãos interessados, em vários níveis. No plano nacional, toda pessoa deverá ter acesso adequado a informação sobre o meio ambiente de que dispõem as autoridades públicas, incluída a informação sobre os materiais e as atividades que oferecem perigo em suas comunidades, assim como a oportunidade de participar dos processos de adoção de decisões. Os Estados deverão facilitar e fomentar a sensibilização e a participação do público, colocando a informação a disposição de todos. Deverá ser proporcionado acesso efetivo aos procedimentos judiciais e administrativos, entre os quais o ressarcimento desses danos e os recursos pertinentes (ECO-92, 1992).

A participação pública foi prevista na Convenção de Aarhus, cidade dinamarquesa, onde foi firmada em 25 de junho de 1998. Essa convenção entrou em vigor em 30 de outubro de 2001 e foi provida pela Comissão Econômica das Nações Unidas para Europa tendo sido ratificada pelos seus integrantes, os países europeus e os da Ásia Central pertencentes a antiga União Soviética (Sanchez, 2013). A convenção está organizada em três bases: o acesso à informação, a participação no processo decisório e o acesso à Justiça<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Essa denominação oficial é a Convenção sobre o Acesso à informação ambiental, a participação do público na tomada de decisões e o Acesso à Justiça de Assuntos Ambientais.

Os objetos da consulta pública têm várias funções e servem a múltiplos objetivos no processo da Avaliação de Impacto Ambiental.

Para Ortolano (1997), destaca os seguintes aspectos:

- Aprimorar as decisões com potencial de causar impactos em comunidades ou não no meio ambiente.
- Possibilitar aos cidadãos a oportunidade de se expressar-se e de serem ouvidos.
- Possibilitar os cidadãos a oportunidade de influenciar os resultados.
- Avaliar a aceitação pública de um projeto e acrescentar medidas mitigadoras.
- Desarmar a oposição da comunidade ao projeto
- Legitimar o processo de decisão.
- Atender requisitos legais de participação pública
- Desenvolver mecanismos de comunicação em duas vias entre o proponente do projeto e dos cidadãos; identificar as preocupações e os valores do público; fornecer aos cidadãos informações sobre o projeto; informar os responsáveis pela decisão sobre alternativas e impacto do projeto. (Ortolano, 1997, p.403)

As audiências públicas são reuniões entre vários entes da sociedade civil com as autoridades públicas responsáveis pelo empreendimento. É uma reunião que traz ao debate qualquer assunto de interesse da coletividade. Na audiência pública, as autoridades do Estado não pretendem obter o consenso dos setores da sociedade desenvolvida, já que a decisão final estará no poder da autoridade pública (Faria & Castro, 2018).

No ordenamento jurídico brasileiro a audiência pública já está prevista desde 2001. A Lei Federal Nº 9.784, de 1999, dispõe sobre o processo administrativo na Administração Pública Federal prevê a audiência pública e a consulta pública como instrumentos facultativos à administração para instrução de processos administrativos e legalidade ambiental.

A restrição participativa nos processos de tomada de decisões nos grandes empreendimentos da Amazônia corresponde ao pensamento colonial e se apresenta como um fator de pouca correspondência com os direitos fundamentais que se encontram previstos na Constituição Federal e nos Tratados de Convenções do Direito Internacional.

Ouvir as lideranças é o principal caminho para evitar que instrumentos de opressão e descumprimento tomem conta da luta dos povos indígenas em busca de seus direitos. Por outro lado, os órgãos e instituições federais devem garantir os direitos e interesses das minorias no processo de elaboração das leis, dos decretos e principalmente na eficácia da aplicação do Direito que se reproduz da sociedade e do pensamento eurocêntrico e promove diferenças com os direitos humanos fundamentais.

No âmbito histórico e constitucional, a Constituição Federal de 1988, popularmente conhecida como “Constituição Cidadã” foi implementada como um

documento que pudesse assegurar e promover as garantias de direitos de todas as sociedades no processo de construção, interpretação e aplicação do direito. Neste importante instrumento jurídico cabe destacar que ocorre a exigência a promoção das diferenças de grupos culturalmente diferenciados e vulneráveis e demonstra que o diálogo intercultural não é um processo violento, por esta razão foi criado o mecanismo de consulta prévia e a ratificação no ordenamento jurídico brasileiro.

Se observarmos a Constituição Federal de 1988, o legislador afirma no art. 1º, que todo poder emana do povo, no qual exerce por meios de representantes eleitos diretamente nos termos da Constituição. No Art. 216, é descrito que constituem o patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência a identidade, a ação, a memória de diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nas quais se incluem as formas de expressão e os modos de criar e fazer (Peruzzo, 2017). Outro dispositivo constitucional é o Art. 231 que reconhece os povos indígenas, a sua organização social, costumes, línguas, crença e tradições (Brasil, 1988).

Esses dispositivos constitucionais reconhecem que há pluralidade do povo brasileiro e avançam em relação a ideia reducionista e equivocada quanto a democracia e consagram o bem-estar social de todos, sem a exclusão de nenhum grupo social. Por isso a consulta prévia surge como uma forma de promover diálogos interculturais não violentos (Peruzzo, 2017). No âmbito da América Latina, é importante destacar a decisão da Corte Interamericana de Direitos Humanos - CIDH, que em 28 de novembro de 2007, condenou o Suriname por desconhecer os direitos fundamentais do povo tribal Saramaka, na aprovação da construção de uma hidrelétrica que afeta as terras tradicionais. Dentre os principais argumentos apresentados na decisão encontra-se a ofensa do direito a consulta prévia sobre as medidas administrativas para efeitos de autorização e construção de obras do território Saramaka (ONU, 2010).

Por esta razão, a FUNAI participa diretamente dos processos de licenciamento ambiental das obras ou de atividades potencial ou efetivamente causadoras de degradação do meio ambiente em terras indígenas, exigindo estudo de impacto socioambiental e avaliações de impacto de atividades específicas as populações e terras indígenas (Bulus, 2010). No processo de licenciamento ambiental da BR-319, a FUNAI sempre esteve atuando ativamente, desde a construção do EIA-RIMA no ano de 2007/2008 até os tempos presentes. O envio do Termo de Referência do Componente Indígena ao IBAMA

é um marco decisório na construção do EIA-RIMA (2009) para a produção e conhecimento deste recorte territorial.

#### **4.9 – O Direito ao Território frente ao (des)cumprimento de proteção territorial no processo de licenciamento ambiental da BR-319.**

Nas duas últimas décadas, com destaque para os últimos 10 anos, se é observado em todo território nacional e na Região Amazônica, uma série de ameaças que podem ser interpretadas por análises socioambientais, culturais, socioeconômicas e principalmente políticas e jurídicas. Mesmo com o advento do Novo Código Florestal de 2012, as legislações ambientais tornaram-se rígidas, à medida que o aumento de desmatamento da Amazônia foi crescendo no início da década de 2010. Em dezembro de 2010, o Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) detectou 175 quilômetros quadrados de desmatamento na Amazônia Legal. Isso representou um aumento expressivo de 994% em relação a dezembro de 2009 quando o desmatamento somou somente 16 quilômetros quadrados (Imazon, 2022). Em destaque para os anos de 2019 a 2022, sob a gestão presidencial do Governo Bolsonaro, existiram propostas que inviabilizaram as proteções territoriais e ambientais, principalmente na Amazônia e no Pantanal, com a flexibilização e facilitação de projetos hidrelétricas, ferrovias e rodovias em todo o Brasil.

Uma das propostas que possuem consequências debatidas até a contemporaneidade é o processo de reabertura da Rodovia BR-319 que afetará cerca de 150 km em forma de raio impactando diretamente 63 terras indígenas e áreas que contém comunidades indígenas atingidas pelo projeto (Ferrante *et al.*, 2020). Durante a primeira elaboração e construção do EIA-RIMA, foram utilizadas metodologias que permitiram identificar as problemáticas existentes nas Terras Indígenas que serão afetadas pela instalação do empreendimento e uma série de medidas mitigadoras foram apresentadas pela equipe que realizou o ECI.

As medidas mitigadoras apresentadas no EIA-RIMA (2009) compuseram-se da:

Implementação do plano de vigilância e proteção de Terras Indígenas prioritariamente das Terras Indígenas Cunhã Sapucaia, São João e Tauamirim  
 Promoção da regularização de Terras Indígenas cumprindo-se as diferentes fases deste processo principalmente das Terras Kamaywa, Itaparanã e Mamori;  
 Ampliação do perímetro das terras indígenas até a margem da BR;  
 Construção dos postos de fiscalização da PF, IBAMA e das organizações indígenas nas vias de acesso fluvial e terrestre e ao longo da rodovia nos rios

Tupana, Igapó-Açu e Itaparanã, no entroncamento da rodovia BR-319 com ramal Democracia;  
 Capacitação de recursos humanos destes órgãos bem como dotá-los de equipamentos para realizar a fiscalização.  
 Proibição e fiscalização da entrada de garimpeiros e balsas nos rios e igarapés;  
 Proibição do uso de mercúrio pelos garimpeiros;  
 Implantação do programa de monitoramento e combate à poluição hídrica pelo mercúrio no rio Madeira;  
 Não promover assentamentos para posseiros ao longo da estrada;  
 Solicitação da FUNAI que as áreas indígenas dos “índios isolados” sejam demarcadas como Terra Indígena nos municípios de Tapauá e Canutama;  
 Construção de novos modelos analíticos e jurídicos para pensar a territorialidade dos povos isolados.  
 Fomentação de diversas instâncias de diálogo com IBAMA, IPAAM, INCRA, FUNAI e outros órgãos do governo para que as comunidades Indígenas possam expressar seu estilo de vida em relação ao uso do espaço e o aproveitamento dos recursos naturais, superando problemas derivados do preconceito e/ou a sobreposição de terras indígenas e unidades de conservação;  
 Proibição da sobreposição de UCs e T.I, impedindo a demarcação UC dentro das T.I.  
 Construção de novos modelos de gestão a partir do conceito territorial dos povos indígenas dentro do Estado Nacional (UFAM, 2009, p. 757)

Apesar de todas essas medidas mitigadoras serem propostas e todos os estudos realizados nas comunidades, o andamento do licenciamento ambiental e da repavimentação dependia apenas de um fator muito importante para eficácia das obras: os recursos financeiros. Por esta razão, estas medidas mitigadoras não foram implementadas na primeira versão do EIA-RIMA publicado em 2009, perdendo assim, toda a ‘validade’, uma vez que os dados e as populações estão em constantes mudanças e as novas demandas podem surgir de acordo com o entendimento de cada etnia indígena.

Os resultados apresentados pela equipe do EIA-RIMA (2009) trazem informações completas que servem como elementos de base para os problemas na contemporaneidade. Um novo estudo de impacto ambiental foi elaborado entre os anos de 2017-2020, mas não teve uma atualização por estas novas demandas que podem surgir nas comunidades que serão atingidas pela repavimentação da rodovia.

Estas medidas não foram implementadas devido as inúmeras suspensões e embargos judiciais que ocorreram durante o decorrer do processo de licenciamento ambiental na BR-319. Segundo Faria *et al.*, (2022), “a devastação jurídica ocorre pelo desrespeito às leis ambientais e que garantem os direitos do povo brasileiro e em particular da população amazônica a educação, a saúde, a terra, suas próprias formas de organização social e política”.

Com o peticionamento do processo N° 0017769-26.2015.8.04.3200 ajuizado em dezembro de 2015, tem-se o objetivo pelo requerente representado pelo MPF, o objetivo de anulação do termo aditivo do TAC celebrado entre DNIT e IBAMA e almeja-se conseguir a sentença de determinação em desfavor do DNIT, para que não haja o fracionamento do licenciamento ambiental da rodovia para empresas terceirizadas.

O desdobramento deste processo encontra-se em 2º instância, aguardando a decisão do colegiado. Caso o reconhecimento da sentença da decisão de 1º instância, seja reconhecida e provida, o Termo Aditivo será definitivamente anulado e o processo de licenciamento ambiental será suspenso definitivamente.

Entretanto, com todos os trâmites e as obras em andamento, é necessário que para que haja a aprovação da Licença de Instalação da rodovia, os povos indígenas sejam consultados. A repavimentação desta representa uma das maiores ameaças existentes na atualidade aos povos indígenas que estão inclusos nas TI's nas áreas de influência direta e indireta desta estrada.

A primeira ameaça está relacionada aos ramais que perpassam nas proximidades das terras indígenas e permitiriam que diversos agentes sociais fomentadores do processo de desmatamento migrassem para estas regiões que possuem baixa presença de fiscalização do Estado Brasileiro e explorassem os recursos de forma ilícita.

Esta prática de invasão ao território existe desde a época do processo colonizador e civilizatório e os povos indígenas, mesmo tendo todas as ferramentas de proteção e direitos fundamentais garantidos são vistos como 'autotutelados' pela sociedade brasileira que não os reconhece como povos originários e não entendem a lógica de seus usos, costumes, línguas e autonomia no território.

O direito a terra e ao território são dois termos distintos. Enquanto o direito a terra, está voltado a garantia à originalidade do caráter permanente de proteção, demarcação e garantias pela União, o direito ao território está voltado a reprodução social e física, de tradições, aspectos culturais, dos usos, costumes e principalmente de autonomia no poder decisório sobre os usos pensado sempre de forma coletiva por cada etnia.

Na história de lutas dos povos indígenas no Brasil, uma das principais pautas que se é evidenciada ao longo do tempo é a demarcação da terra indígena, que mesmo possuindo previsibilidade jurídica na Constituição Federal, não se tornou de fato, dada a política de composição e oposição nos entes federativos, aos conflitos territoriais promovidos por madeireiras, garimpeiros, mineradoras, além da proteção dos seus

conhecimentos e patrimônios da ideologia capitalista, a qual, determina que para todos os elementos há uma agregação de valor.

As epistemologias indígenas são totalmente diferentes do que se é vivido na sociedade ocidental moderna e capitalista. Para as populações indígenas não existe a divisão do conhecimento, o mundo está integrado de acordo com os princípios do bem viver (Faria, 2015; 2018). É nestes termos que as concepções de Terra e Território não são as mesmas para as civilizações ocidentais e para os povos indígenas.

Nesta concepção, Faria destaca que:

Território se confunde com a visão indígena da terra. Seria uma extensão do conceito de terra, que adquiriu um cunho político conjuntamente com a ideia de limite. Em tempos passados, os povos indígenas não precisavam pensar em limites para caçar, pescar, coletar ou fazer roça. A terra não tinha limite, agora tem. Nasce, então, a concepção de território, terra com limites. Portanto, houve a apropriação pelos povos indígenas com o significa de terra com limites. Não há diferença entre a terra e o território para os povos indígenas, passando a ter o mesmo significado e importância. Para os povos indígenas que habitam o Brasil, terra é tudo, passado, presente e futuro. Casa dos espíritos, da memória, dos ancestrais e de suas descendências. Não há como desvincular a origem da humanidade da terra. Humanidade e todos os seres vivos ou não, fazem parte numa visão integrada de mundo. Terra e território não são mercadorias e não têm preço, mas são e estão ligados diretamente a existência desses povos. (Faria *et al.*, 2022 apud Faria; Castro; Osoegawa, p.4, 2021)

É nessa perspectiva que há uma aproximação do conceito de espaço apresentado por Milton Santos (1994), o qual é afirmado que o espaço “é um conjunto indissociável, solidário e contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único onde a história se dá”.

Vale destacar que é neste contexto que a não consulta realizada na 2º versão do EIA-RIMA de 2020 se encontra. O RIMA apresentado a sociedade em geral, foi concluído sem que houvesse a participação dos indígenas nos seus processos de construção do CI-EIA não contendo as informações sobre os povos indígenas, as etnias, a quantidade demográfica, as suas formas de reprodução social. A ausência de uma participação efetiva da comunidade na verificação de impactos tanto das TIs que estão na área de empreendimento, quanto nas comunidades que estão isoladas, trazem um apagamento aos verdadeiros detentores destes direitos territoriais.

A questão da não consulta dos povos indígenas que serão afetados pela repavimentação da BR-319, representa um teste de resistência para o sistema jurídico brasileiro, isso porque a grande quantidade de TIs, ao redor da rodovia se excedem muito



mais, do que as definidas pelo TR entre IBAMA e DNIT e não podem ser vistas apenas como propriedades pelo órgão proponente da obra.

Para Souza-Filho (2018), “o território não pode se confundir com o conceito de propriedade da Terra, tipicamente civilista; o território é jurisdição sobre um espaço geográfico, a propriedade é um direito individual garantido pela jurisdição”. Complementa ainda, que apesar de ser propriedade da União, a terra indígena é indisponível ao poder público, sendo somente permitido o uso próprio dos povos indígenas segundo seus costumes e tradições (Souza-Filho, 2018).

Com a pavimentação desta rodovia, outras estradas que estão ligadas a ela, por meio de ramais estão provocando o aumento do desmatamento na área de entorno da BR-319. O posicionamento da FUNAI é de que o atual EIA de 2020 não levou em consideração o componente indígena e apontou como maior dificuldade para o licenciamento da estrada, a falta de comunicação entre os órgãos licenciadores e a falta de reconhecimento de problemas socioculturais.

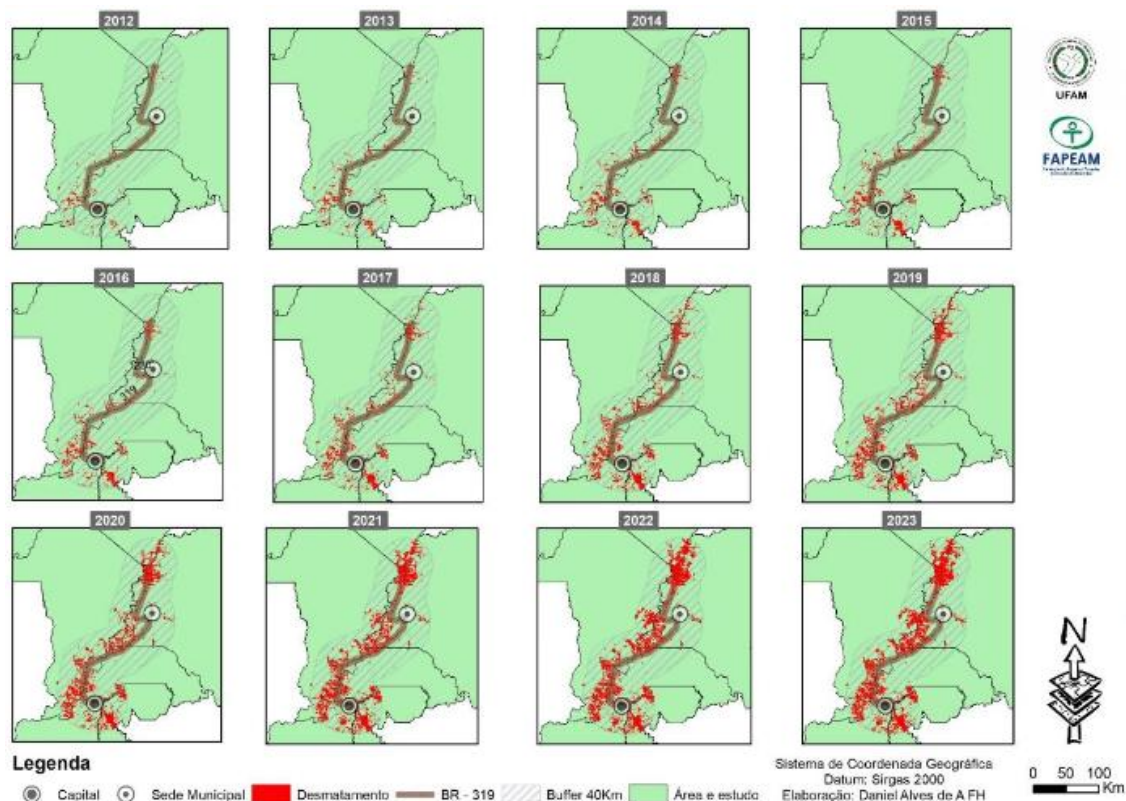
O EIA da BR-319 menciona o fato de que a legislação brasileira e a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT, 1989) exige a consulta prévia aos povos indígenas afetado e isso significa consultá-los não apenas antes do início das obras, mas antes de fazer qualquer decisão sobre se deve ou não prosseguir com o projeto.

É expresso no Art. 15º da Convenção 169 que:

Esta consulta deve se dar antes que os governos estatais empreendam ou autorizem qualquer programa de prospecção ou exploração de recursos existentes no habitat dos povos indígenas”. (DNIT, 2020, p. 27).

Esta dinâmica de desmatamento é apresentada pelo fluxo migratório e ocupações de novas áreas no sul do Amazonas, que vem sendo substituída por pastagens, áreas de dedicação ao cultivo e a soja e por divisões de terrenos irregulares, conforme é demonstrado na figura 35.

**Figura 35:** Dinâmica de desmatamento na área de influência da BR-319



**Fonte:** Araújo-Filho (2025)

Desde a renovação do termo de referência pelo IBAMA, nenhum povo indígena foi consultado apesar da licitação do projeto ter sido aberta e o início das obras ser iminente em violação da Convenção N° 169 da OIT (Ferrante & Fearnside, 2020). Em 2020, o DNIT planejava realizar uma “consulta”, enquanto a construção da estrada estiver em andamento. A proposição do DNIT é considerar apenas cinco áreas indígenas (as mesmas evidenciadas no EIA-RIMA de 2008), apesar do impacto da estrada se estender muito mais do que as comunidades delimitadas.

Os regulamentos internos do IBAMA consideram que todas as áreas indígenas que estão inseridas em um raio de 40 km na Amazônia sejam classificadas como “diretamente impactadas” e exige que elas sejam incluídas no componente indígena do EIA (BRASIL, 2011). No caso de toda a extensão da BR-319, existem 13 áreas indígenas dentro do limite de 40 km (Ferrante *et al.*, 2020).

A Consulta Prévia, Livre e Informada e a sua reaplicação na legislação brasileira não determinam limite em extensão territorial os impactos que exigem consulta. Esses impactos vão muito além da área do EIA. Em setembro de 2021, o governo federal

marcou as audiências públicas referentes as obras do trecho do meio da BR-319, sem que os povos indígenas tenham tido acesso prévio ao Estudo do Componente Indígena (ECI).

Como consequência, ocorreu então o oferecimento da denúncia realizada pelo MPF/AM que conseguiu desmobilizar a primeira audiência, enquanto durasse a pandemia e até que o Estudo de Componente Indígena seja complementado com a avaliação dos impactos das obras de pavimentação e de reconstrução do Lote C da rodovia BR-319, bem como a suspensão do processo de licenciamento ambiental em setembro de 2021.

Para Faial & Steinberger (2024) destacam sobre a elaboração do 2º EIA-RIMA de 2020, que “o aparelhamento entre as instituições públicas, ao enfraquecimento de órgãos ambientais que estavam alinhados aos interesses do Governo Federal, na época de elaboração, baseou-se em uma lógica de acumulação tendo por consequência a violação de leis ambientais”.

O MPF recomendou por duas vezes que as audiências públicas fossem suspensas, a primeira foi devido a expansão e o aumento do número de casos da pandemia da COVID-19 e pela baixa aderência da participação pública nas audiências e a segunda vez referia-se à ausência dos Estudos de Componente Indígena (ECI) que não haviam sido introduzidos no EIA-RIMA (2020) porque sequer foram elaborados.

Os motivos apresentados pela equipe foram a chegada da pandemia, mas como debatido anteriormente, a autorização para a realização deste estudo já havia ocorrido desde novembro de 2017. Com o aumento do número de casos e as proibições dos órgãos gestores as áreas das TIs durante o período da pandemia, não foi possível concluir o ECI (2020) e o EIA-RIMA (2020) foi entregue quaisquer informações sobre povos indígenas representando uma violação dos povos indígenas e as normas constitucionais e ambientais brasileiras.

A equipe do Consórcio Etnias 319 utilizou de dados secundários e submeteu a FUNAI um levantamento bibliográfico baseando-se em informações secundárias e em relatórios de Parques Nacionais elaborados pelo ICMBio. Por fim, ocorreu a recusa pelo IBAMA e até o setembro de 2022, o ECI referente ao EIA-RIMA de 2020 não havia sido concluído.

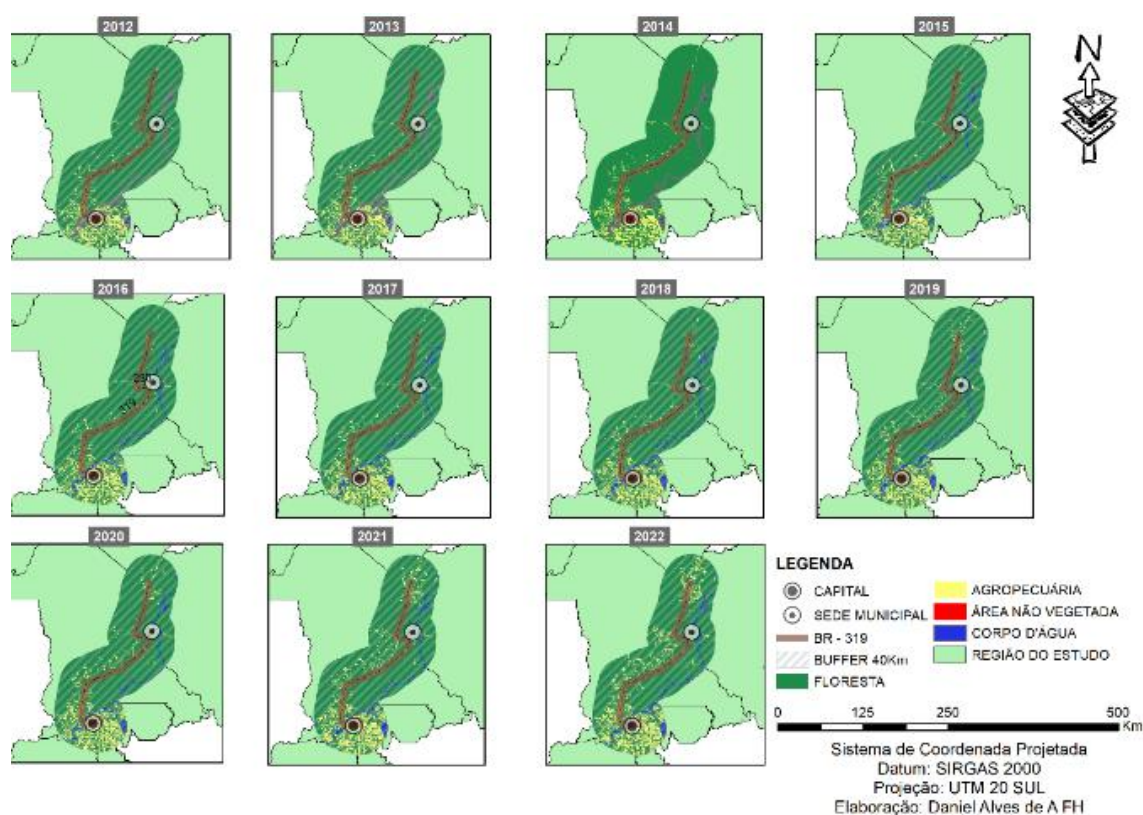
Para Ferrante & Fearnside (2020), o impacto das obras da BR-319 atingirão cerca de 63 terras indígenas e caso seja pavimentada será impactado de forma indireta um raio de 150 km. Dessa totalidade, 13 terras indígenas estão na área de influência direta num raio de 40 km. O pesquisador afirma que “o plano de DNIT é de consultar apenas 5 grupos, e até agora nenhum foi consultado, nem de forma irregular”. Sobre as audiências

e a pressão para acelerar o licenciamento ambiental às obras do “meião”, Fearnside (2020) afirma que “depois de realizadas, seria provável que aumentasse a pressão política sobre IBAMA para aprovar a obra apesar de ter uma série de pendências pendentes com relação ao Estudo de Impacto Ambiental - EIA (Amazonia Real, 2020).

Organizações não governamentais e pesquisadores que atuam na área de abrangência onde estão inseridas as Terras Indígenas realizaram estudos sobre a invasão de terras indígenas e reuniões com as comunidades, na mesma época que o ECI estava sendo desenvolvido pela equipe do atual EIA/RIMA. Desde 2012, levantamentos tem sido realizados e apontam que há um aumento do desmatamento na área de Terras Indígenas e Unidades de Conservação.

No Lago do Capanã (nas proximidades do município de Manicoré) foi identificado um ramal aberto adentrando a Reserva Extrativista Lago do Capanã Grande. Foram identificadas pontes irregulares construídas a partir do corte de duas castanheiras para o acesso de tratores dentro da área de terra indígena, conforme (figuras 37 e 38)

**Figura 37:** Evolução do Desmatamento em áreas de Terras Indígenas e Unidades de Conservação.



**Fonte:** Daniel Araujo Filho (2025)

**Figura 38:** Ponte feita de duas castanheiras no ramal ilegal na Reserva Extrativista Lago do Capanã Grande.



**Fonte:** AMAZÔNIA REAL (2022).

Pesquisas em parceria com o INPA, FUNAI, ISA e o CIMI identificaram que a área afetada pela BR-319 corresponde a aproximadamente 150 km.

Para Fearnside *et al.*, (2020) nesta área:

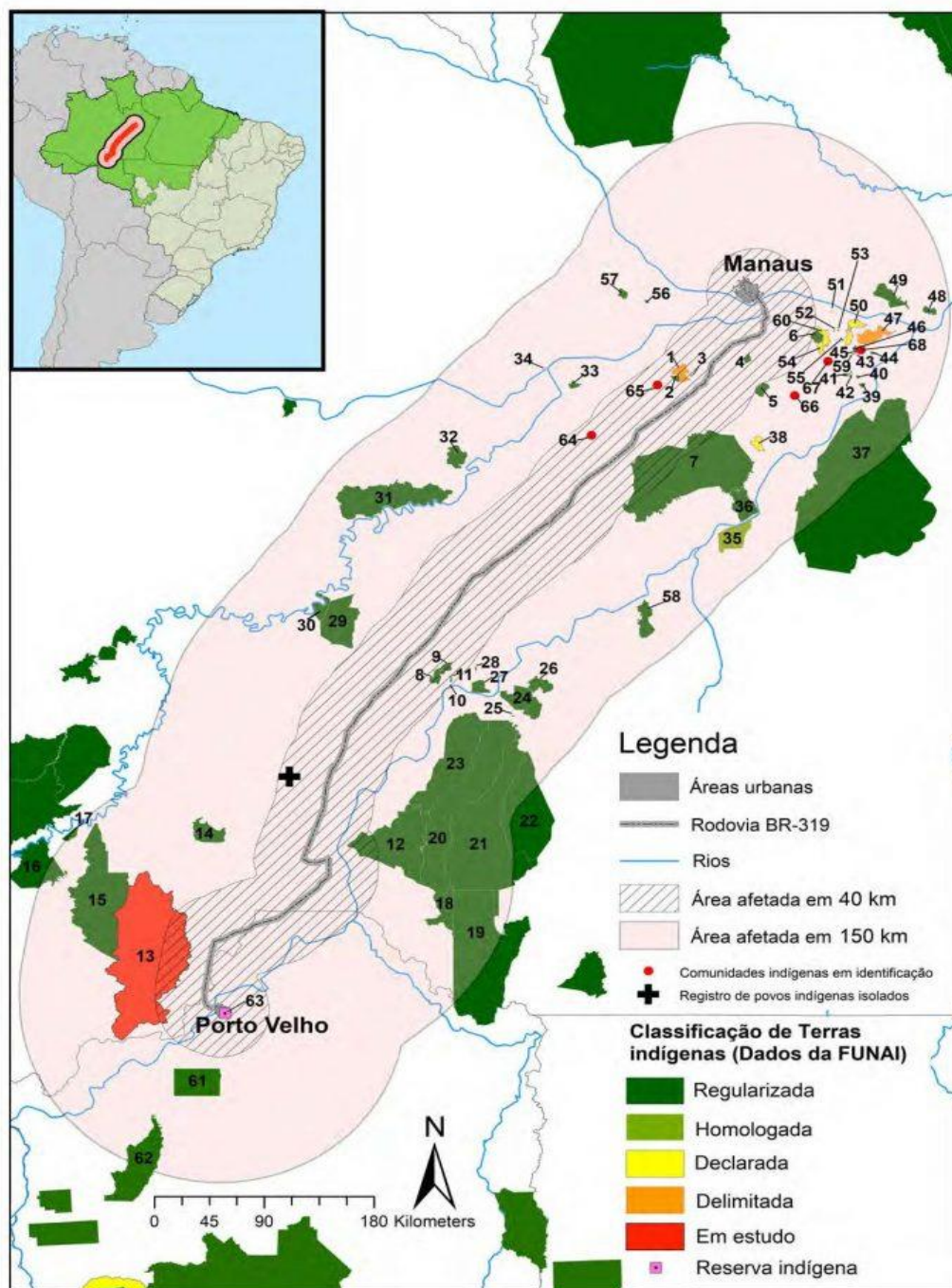
Encontram-se 63 Terras Indígenas. Dentre estas, 54 estão regularizadas o que significa afirmar que elas passaram por todas as etapas de demarcação (“em estudo”, “delimitado”, “oficialmente declarado” e “homologado”). Duas das terras indígenas são “delimitados” (Terras Indígenas que tiveram seus estudos antropológicos, históricos, terrestres, cartográficos e ambientais aprovados pelo presidente da Funai e que estão aguardando análise do Ministério da Justiça para a decisão de emitir uma Portaria Declaratória de Posse Indígena Tradicional); duas são “homologadas” (assinadas conclusivamente sob um decreto do Presidente da República); quatro são “oficialmente declarados”(com demarcação de limites e descrição da área publicada no Diário Oficial) e uma está “em estudo” (com dados antropológicos, históricos, terrestres, cartográficos e ambientais, estudos que apoiam a identificação e delimitação de uma Terra Indígena ainda não concluídos). Foram encontradas 5 comunidades indígenas que estão “sob identificação”. (Fearnside, 2020, p. 4)

Há Terras Indígenas que estão fora do limite das 63 Terras Indígenas encontradas no raio de 150 km das localidades impactadas. Por mais que o DNIT tenha estabelecido que a construção dos Estudos de Componente Indígena sejam realizadas em 5 TIs, é importante destacar que a Convenção N° 169 e nem a Legislação Brasileira determina qualquer limite para a área de estudo em TIs. A recomendação é para que todo



empreendimento que altere gradativamente e significativamente a área onde estão inclusos os povos indígenas além de evidências antropológicas da existência de uma faixa ou vila indígena que é relatada como isolada e de contato com outros grupos indígenas, conforme (figura 39).

**Figura 39:** Terras e comunidades indígenas impactadas pela BR-319.



**Fonte:** Fearnside (2020).

Os resultados das pesquisas encontradas é de que 18 mil indígenas serão afetados pela repavimentação da rodovia. Apesar da determinação do DNIT das consultas serem realizadas em apenas 05 TIs, inúmeras são as promessas políticas a nível estadual e federal para a reabertura da rodovia BR-319, porém, esta foi inserida no Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (2024-2027).

No item 6.3.5.2 referentes as comunidades indígenas no EIA-RIMA (2020), há informações de que o DNIT contestou a FUNAI que indicava o estudo de 47 Terras Indígenas ao longo da rodovia, porém a partir do “consenso” entre com a FUNAI a conclusão era de que os Estudos de Componente Indígenas da BR-319, correspondente do Trecho do Meio, deveria envolver apenas 05 (cinco) terras indígenas, sendo: Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé do São João, Ariramba, Nove de Janeiro e Lago Capanã, considerando Portaria Interministerial do MMA de 24 de março de 2015 (DNIT, 2020).

O EIA-RIMA foi aceito em julho de 2020, e foi entregue sem os ECIs dos povos Parintintin (TI Nove de Janeiro), Apurinã (TIs Igarapé São João e Igarapé Tauamirim) e Mura (TIs Ariramba e Lago Capanã) que estão em elaboração pelo “Consórcio Etnias 319” e serão incorporados ao presente EIA assim que aprovados pelo DNIT (DNIT, 2020).

**Quadro 5** – Informações contendo os povos indígenas que serão atingidos pela repavimentação da BR-319

Número de referência no mapa	Nome da Terra Indígena	Grupo Étnico	Município	Estado de localização	Situação da Terra Indígena	População
1	Vista Alegre	Mura	Manaquiri	AM	Delimitado	117
2	Fortaleza do Castanho	Mura	Manaquiri	AM	Regularizado	83
3	Tabocal	Mura	Careiro	AM	Homologado	16
4	Lago do Marinheiro	Mura	Careiro	AM	Homologado	75
5	Rio Jumas	Mura	Careiro	AM	Regularizado	211
6	Gavião	Mura	Careiro da Várzea	AM	Regularizado	115
7	Cunhã-Sapucaia	Mura	Borba, Autazes	AM	Regularizado	587
8	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	73
9	Lago Capanã	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	197
10	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	-
11	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	-

12	Nove de Janeiro	Diahui	Humaitá	AM	Regularizado	206
13	Jacareúba Katawixi	-	Canutama, Lábrea	AM	Sob estudo	-
14	Juma	Juma	Canutama	AM	Regularizado	15
15	Caititu	Apurinã	Lábrea	AM	Regularizado	1022
16	Paumari do Lago Marahã	Apurinã	Lábrea	AM	Regularizado	1076
17	Paumari do Rio Ituxi	Paumari	Lábrea	AM	Regularizado	235
18	Diahui	Diahui	Humaitá	AM	Regularizado	115
19	Tenharim Marmelos	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	535
20	Pirahã	Mura-Pirahã	Humaitá	AM	Regularizado	592
21	Tenharim Marmelos	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	393
22	Sepoti	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	110
23	Ipixuna	Diahui	Humaitá	AM	Regularizado	64
24	Torá	Torá, Apurinã	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	326
25	Sepoti	Mura	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	-
26	Rio Manicoré	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	221
27	Lago Jauari	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	187
28	Lago Capanã	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	-
29	Apurinã do Igarapé Tauamirim	Apurinã	Tapauá	AM	Regularizado	295
30	Apurinã do Igarapé São João	Apurinã	Tapauá	AM	Regularizado	142
31	Itixi Mitari	Apurinã	Tapauá, Anori e Beruri	AM	Regularizado	311
32	Lago Aiapuí	Mura	Anori e Beruri	AM	Regularizado	623
33	Lago do Beruri	Tikuna	Beruri	AM	Regularizado	26
34	Ilha do Camaleão	Tikuna	Anamã	AM	Regularizado	565
35	Setemã	Mura	Novo Aripuanã, Borba	AM	Homologado	198
36	Arary	Mura	Novo Aripuanã, Borba	AM	Regularizado	200
37	Coatá - Laranjal	Munduruku	Borba	AM	Regularizado	2484
38	Lago do Limão	Mura	Borba	AM	Declarado	115
39	Miguel/Joséfa	Mura	Autazes	AM	Regularizado	448
40	Padre	Mura	Autazes	AM	Regularizado	22
41	Trincheira	Mura	Autazes	AM	Regularizado	251
42	São Pedro	Mura	Autazes	AM	Regularizado	93
43	Itaitinga	Mura	Autazes	AM	Regularizado	25
44	Paracuhuba	Mura	Autazes	AM	Regularizado	134



45	Recreio/São Felix	Mura	Autazes	AM	Regularizado	172
46	Cuia	Mura	Autazes	AM	Regularizado	77
47	Juary	Mura	Autazes	AM	Delimitado	337
48	Paraná do Arauató	Mura	Itacoatiara	AM	Regularizado	103
49	Rio Urubu	Mura	Itacoatiara	AM	Regularizado	378
50	Murutinga Tracajá	Mura	Autazes	AM	Declarado	1534
51	Boa Vista	Mura	Careiro da Várzea	AM	Regularizado	54
52	Apipica	Mura	Careiro da Várzea	AM	Regularizado	-
53	Apipica	Mura	Careiro da Várzea	AM	Regularizado	488
54	Ponciano	Mura	Careiro da Várzea	AM	Declarado	225
55	Patauá	Mura	Autazes	AM	Regularizado	47
56	Fortaleza do Patauá	Apurinã	Manacapuru	AM	Regularizado	22
57	Jatuarana	Apurinã	Manacapuru	AM	Regularizado	65
58	Pinatuba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	608
59	Natal Felicidade	Mura	Autazes	AM	Regularizado	118
60	Sissaíma	Mura	Careiro da Várzea	AM	Declarado	296
61	Karitiana	Karitiana	Porto Velho	RO	Regularizado	333
62	Karipuna	Karipuna	Porto Velho, Nova Mamoré	RO	Regularizado	55
63	Reserva Indígena Cassupá	-	Porto Velho	RO	Regularizado	149
64	Lago do Barrigudo	-	Manaquiri	AM	Sob identificação	25
65	Igarapé do Paiol	-	Manaquiri	AM	Sob identificação	34
66	Maratuba	-	Careiro	AM	Sob identificação	45
67	Capivara	-	Autazes	AM	Sob identificação	247
68	Guapenu	-	Autazes	AM	Sob identificação	527

**Fonte:** Ferrante e Fearnside (2021)  
Adaptada pelo autor, 2025

Desde 2020, líderes indígenas das etnias Apurinã e Mura afirmaram formalmente seu direito de consulta, conforme estabelecido pela Convenção N° 169 da OIT Organização Internacional do Trabalho como parte de uma denúncia apresentada ao Ministério Público Federal, listando os impactos que a rodovia terá ou já está tendo em suas terras (Gomes *et al*, 2020). Após a entrega do EIA-RIMA incompleto, em agosto de 2020, a Resolução do CONAMA, publicou a Resolução N° 494, que possibilita a

realização de Audiências Públicas de forma remota, enquanto durar a pandemia do novo coronavírus. Após a publicação, no dia 14 de agosto de 2020, a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA, publicou o Procedimento Operacional Padrão N° 6, com o objetivo de regulamentar a realização das Audiências Públicas virtuais (Observatório da BR-319, 2022). Apesar da FUNAI ter publicado um protocolo de segurança para as atividades com os povos indígenas durante a pandemia da COVID-19 através da informação técnica N° 222/2020, integrantes do DNIT contaminaram-se com o vírus da Sars-Cov-2 nas TIs e todos os estudos foram suspensos.

A manifestação acerca da Informação Técnica N° 294/2020 traz trechos que correspondem a análise do Componente Indígena dos Estudos de Impactos Ambientais (CI-EIA) da pavimentação e reconstrução da BR-319 referente ao trecho km 250 a 655,7 no entroncamento com a BR-230 em Humaitá (AM) concluiu que o CI-EIA não se encontrava apto para apresentação às comunidades Apurinã, Parintin e Mura pois necessita de complementações, ajustes e revisões, os quais estão devidamente apresentados apontados na Informação Técnica e por se tratar de três etnias diferentes, há parte dos três estudos que se repetem (correspondente a primeira comum, de três estudos, a segunda específica para cada um deles).

Todos os dados utilizados na apresentação do CI-EIA foram dados secundários, além da exclusão de TIs que estão nas áreas de influência direta da BR-319 como a TI Ipixuna no CI-EIA do povo Parintintin e das comunidades Montes Claros, Bom Que Dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande e Guaíba, do povo mura (FUNAI, 2021). Um dos pareceres do CI-EIA indica que a “viabilidade do empreendimento depende do fortalecimento do ordenamento territorial e de um modelo de governança forte nos municípios atingidos pela BR-319” (FUNAI, 2021). Compreende-se que o DNIT, é um órgão responsável pela infraestrutura de transportes da região, não tem como fortalecer o ordenamento territorial ou modelar a governança dos municípios atingidos.

Não é abordado no CI-EIA se o empreendimento é viável, se as medidas mitigadoras de controle e compensação, a responsabilidade do DNIT e a implementação de programas nas áreas das TIs. Portanto, o CI-EIA deve apresentar propostas de controle, mitigação e compensação dos impactos acima citados para que sejam de responsabilidade exclusiva do empreendedor (FUNAI, 2021). A reconstrução da BR-319 traz enormes impactos e poucos benefícios, além do não cumprimento dos requisitos legais como a obtenção do consentimento livre, prévio e informado dos povos indígenas.

## 5 CONCLUSÕES

Em toda esta discussão macroeconômica, insere-se o projeto de idealização e pavimentação da BR-319 que foi idealizada com o objetivo de integração nacional da porção Norte do país com o Sudeste. A viabilidade de aberturas de estradas na Amazônia sempre foi de caráter econômico desde a época de suas respectivas construções. Porém no caso da BR-319 aconteceu uma situação adversa, o objetivo do Governo Federal a época da ditadura militar era promover a integração econômica e territorial interna e externa juntamente com outros países da América do Sul (Bolívia – pela continuidade da BR-364 que seguiria em direção ao Pacífico e Venezuela por meio da BR-319 e BR-174) sendo esta obra considerada o maior desafio que a engenharia havia realizado no Brasil nesta época. Em 1968, um grupo de economistas consultados pelo Governo Federal já haviam apontado que a rodovia era economicamente inviável.

Apesar da sua idealização a nível local desde 1959 entre os trechos nas proximidades de Humaitá e Porto Velho, os primeiros estudos de viabilidade e assinaturas aconteceram no ano de 1968 e a construção da estrada ocorreu entre os anos de 1968 a 1973. Um fato interessante é que desde a época de sua construção, esta estrada foi pavimentada no mesmo momento de sua construção sendo inaugurada em 27 de março de 1976 para atender as exigências econômicas dos militares que estavam no Governo a época. No âmbito interno do Governo Federal havia muita oposição a abertura desta estrada pois para Generais do Exército que afirmavam que esta estrada só deveria ser aberta se as colônias agrícolas que estivessem em suas proximidades fossem produtoras em larga escala.

A estrada teve pleno funcionamento entre os anos de 1976-1988. Com o final da ditadura militar no ano de 1985 e as inúmeras mudanças políticas, econômicas e sociais, a crise instaurada no país e a falta de recursos financeiros fez com houvesse baixa concentração de investimentos e recursos na Amazônia por parte do Estado Brasileiro, gerando no ano de 1988 a intrafegabilidade da estrada. O Estado Brasileiro não investiu na BR-319 pois a estrada não tinha viabilidade econômica e na lógica preponderante do capital custear as obras de recuperação da rodovia apenas para que esta servisse no transporte de passageiros era economicamente inviável devido à grande crise inflacionária na qual o Brasil passava no final da década dos anos 80 e início dos anos 90.

As dificuldades logísticas e os altos custos com as tentativas de integração da Amazônia sempre foram os principais fatores impeditivos no desenvolvimento da região,

isto ocorre, porque as políticas para a esta região sempre foram idealizadas com base na política de planejamento territorial que ocorreu no eixo Sul-Sudeste desconsiderando todas as características naturais, econômicas e sociológicas de uma região denominada pela complexidade existente.

Após uma década de inauguração, a rodovia já apresentava inúmeros problemas quanto a sua manutenção e aos fluxos de veículos e cargas que trafegavam por ela. Em pouco tempo, passou a ser intrafegável aos veículos devido a pontos que eram consideradas geomorfologicamente sensíveis, como a diferença altimétrica, a grande proporcionalidade de canais e as diferentes tipologias de solo que já haviam sido apresentados na época da construção. Os jornais locais destacavam que o método aplicado as construções traziam problemas as condições de trafegabilidade.

Nos anos posteriores (1996) esta estrada volta ao cenário das discussões após ser inserida no programa de governo de Fernando Henrique Cardoso (1º fase do Programa Brasil em Ação que ocorreu entre 1996-2000), mas logo foi retirada por falta de viabilidade econômica. Em 2000, volta a discussão e passa a ser incluída novamente no plano de governo (2º fase do Brasil em ação) tendo como resposta a pavimentação de 58 km nas proximidades de Humaitá e Porto Velho no ano de 2001. A discussão a esta época era fomentar uma Parceria Público Privada (PPP), mas logo foi descartada devido aos altos custos para a manutenção desta estrada.

Quanto as problemáticas apresentadas e pertinentes a este trabalho destacam-se os conflitos entre fazendeiros e a sobreposição de Unidades de Conservação sob Terras Indígenas, além de impactos ambientais apresentados acerca da expansão da fronteira agrícola que avança para novas áreas da Amazônia a partir da expansão da soja e a abertura de passagens no Sul do Amazonas provocando um aumento no desmatamento, além da baixa fiscalização ambiental por meio dos entes União e Estados nessa região devido a falta de aparatos e gestão de pessoas pelos órgãos ambientais (IBAMA, IPAAM).

No EIA-RIMA de 2008 foram totalizados cerca de 103 impactos (sendo 15 para o meio físico, 39 para o meio biótico e 49 para o impacto socioeconômico). Nenhuma das medidas mitigadoras e nenhum dos problemas ambientais foram cumpridos ou instalados, porque a BR-319 não entrou no projeto orçamentário de recuperação de rodovias na transição de governo entre 2010. As medidas mitigadoras apresentadas no EIA-RIMA (2008) referem-se à restrição do desmatamento da vegetação ciliar. Esta medida não foi cumprida. Observa-se na série histórica do desmatamento do INPE que desde 2008 o

aumento no desmatamento na Amazônia vem ocorrendo de forma acelerada devido aos interesses do capital e a chegada de novos atores sociais que estão inseridos nessa lógica.

Quanto ao estabelecimento de zonas ou áreas protegidas estas começaram a ser criadas antes mesmo da elaboração do EIA-RIMA, através das ALAPs e das consultas públicas as populações originárias que estavam nesta área antes da realização do Estudo de Impacto Ambiental. Quanto a construção de bacias de sedimentação para evitar contaminações oriundas de operação e a Implantação de Áreas Degradadas também não foi implementado. Um fator de extrema importância corrobora com esta afirmação. O desabamento de duas pontes no mês de setembro e de estruturas era de conhecimento do DNIT que não realizava obras de recuperação nesta rodovia.

A criação de áreas protegidas através da Lei Complementar Nº 140/2011, a influência do novo Código Florestal Brasileiro (2012) e de denúncias realizadas pelo Ministério Público Federal - MPF geraram embargos as obras e todas as informações referentes ao EIA-RIMA (2008), aos estudos realizados para a pavimentação, as medidas mitigadoras e os programas ambientais foram perdendo-se devido as novas dinâmicas de transformação na Amazônia.

Em 2013, o IBAMA renovou o Termo de Referência – TR junto ao DNIT para a atualização de dados e elaboração de um novo EIA-RIMA tendo como base os mesmos requisitos já apresentados pelo Termo de Referência de 2007. O DNIT por sua vez contratou a empresa ENGESPRO Engenharia LTDA para a elaboração de um novo EIA-RIMA e desde 2017, o estudo para elaboração do EIA-RIMA está autorizado. Por sua vez, a empresa ENGESPRO Engenharia LTDA terceirizou outras empresas condicionando trabalhadores as situações análogas de trabalho ocorrendo assim possíveis fiscalizações do IBAMA que multaram todas as empresas subsidiárias devido ao desmatamento desproporcional ao que havia sido solicitado no Termo de Referência (TR).

A suspensão das obras através de liminares por parte da Justiça Federal é o principal enclave para o funcionamento e repavimentação da rodovia. O MPF tem protagonizado positivamente o cumprimento da lei ao realizar recomendações para inclusão dos povos indígenas na discussão sobre o licenciamento ambiental.

Com a elaboração do 2º EIA-RIMA (2020) foi possível apontar que a equipe técnica utilizou as mesmas informações estruturais do EIA-RIMA (2008) utilizando o Termo de Referência emitido pelo IBAMA em 2013. Mas esta versão teve inúmeras recusas quanto ao questionamento da metodologia utilizada. Foram apresentadas as

mesmas problemáticas de ordem ambiental e a utilização de dados secundários sem visita técnica a campo para respondê-las. Quanto aos povos indígenas a proposta metodológica baseou-se no descumprimento da Convenção N° 169. A equipe técnica inicialmente tentou diminuir de 5 para 3 a consulta de povos indígenas, sendo esta proposta recusada pela FUNAI. Apesar de ter autorização para iniciarem os levantamentos desde 2017, a equipe optou por utilizar dados extraídos de relatórios do ICMBio produzidos para Parque Nacionais – PARNAS para explicar sobre os aspectos referentes aos meios físicos, além de 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.

Os envolvimento dos povos indígenas tem sido desconsiderados. O EIA-RIMA (2020) foi entregue sem os estudos realizados nas Terras Indígenas 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 do TRF-1. Comprova-se então que está ocorrendo uma violação dos direitos dos povos indígenas no processo de licenciamento ambiental da BR-319.

Quando comparamos o EIA-RIMA (2009) com os dados coletados pelo EIA-RIMA (2020), observa-se uma diminuição no número de programas ambientais. Esta diminuição e flexibilidade técnica está relacionada aos custos operacionais da estrada que triplicaram desde a elaboração do primeiro EIA-RIMA da BR-319. As medidas mitigadoras apresentadas no primeiro EIA-RIMA devido aos embargos e as irregularidades apresentadas pela obra. No atual processo de licenciamento ambiental, a eficácia das medidas mitigadoras foram reduzidas para facilitação da Licença de Operação – LO será necessário o investimento de aproximadamente 1 bilhão de reais.

Nesta nova versão, não foi considerada e delimitada as áreas de Terras Indígenas que seriam consultadas no processo de licenciamento ambiental. Como consequência a adoção de abordagens preventivas de abuso e violações de direitos humanos, do planejamento a operação dos empreendimentos, a abordagem dada para toda grande obra ocorre através do processo de licenciamento ambiental que tem um importante instrumento para a contenção de impactos socioambientais que ocorrem em grande escala.

Entre os impactos estão a invasão de Terras Indígenas que tem atividades voltadas a sua subsistência, que vem sendo ameaçadas com a retirada recursos minerais e o aumento das atividades de garimpo, a exploração madeireira e o transporte ilegal destas madeiras para outros estados e países, dado o enfraquecimento dos órgãos ambientais a partir das questões orçamentárias e as melhorias de tecnologias dada a extensão a ser verificada. Portanto, a importância de evidenciar que os povos indígenas estão sendo afetados é demonstrada a partir da delimitação das áreas de influência direta (40 km) e áreas de influência indireta (150 km) em forma de raio que apontam que dentro do limite do impacto, cerca de 68 terras indígenas (entre 63 são homologadas e 5 em fase homologação) não estão sendo consultadas na fase de licença de instalação da BR-319 e serão impactadas com as inúmeras ameaças existentes nessa região, além de povos insulados que podem ser alvo de contatos compulsórios.

Quanto aos povos indígenas, estes são os mais prejudicados em todo o processo de licenciamento ambiental porque se quer foram apresentadas a eles, os estudos realizados pela equipe do novo EIA-RIMA (2020). A construção do CI-EIA utilizou dados secundários e a FUNAI determinou que houvesse a ida ao trabalho de campo em três áreas com etnias diferentes, pois a problemática destas não era igual. A consulta prévia, livre e informada, importante instrumento jurídico que foi incluído ao ordenamento jurídico brasileiro em 2004 tem que ser realizada porque esta estrada atingirá muito mais terras indígenas do que aquela prevista pela FUNAI no termo de referência da obra. Pesquisas em parcerias realizadas pelo INPA e pela AMAZON no ano de 2020, demonstram que cerca de 63 Terras Indígenas serão afetadas com a construção desta rodovia, representando assim uma obra de grande impacto. Porém no caminho contrário encontra-se a sobreposição do Estado através dos órgãos financiadores do empreendimento que tentam eliminar o parecer das lideranças e dos povos indígenas, sendo todas as suas garantias violadas até o momento atual.

A complexidade em elaborar um estudo completo sobre a BR-319 envolve muitos desafios, dentre eles a problemática ambiental, por outro lado, um estudo econômico de viabilidade para constatação se as demandas são políticas, sociais ou demandas econômicas, porém é possível compreender que caso essa rodovia seja repavimentada, grande parte da Amazônia corre riscos de devastação, da exploração ilegal dos recursos minerais, da grilagem de terras, da invasão e sobreposição de terras indígenas pois o Estado Brasileiro não possui mecanismos suficientes de gestão e controle sobre este empreendimento de larga dimensão geográfica.

Desde a época da sua construção, até a inclusão nos programas do Governo Federal, o Estado demonstrou desinteresse com a obra porque esta não possuía viabilidade econômica. Mesmo após todos estes fatos, a importância geopolítica de integração da BR-319 é questionável, pois a Amazônia está integrada as redes e fluxos através dos processos técnicos-científicos e informacionais. O discurso de integração permanece mesmo após 50 anos de construção da rodovia como promessas políticas vazias, pois atestada a viabilidade econômica nenhum programa ambiental ou medida mitigadora foi colocada em prática porque não há quem assuma a responsabilidade com a viabilidade econômica desta estrada. Destarte, mediante a tudo que foi apresentado, é recomendável que esta estrada não seja reaberta pois ela contribuirá ainda mais com a destruição da Amazônia.



## REFERÊNCIAS

A CRÍTICA. Amazonas na Operação Rondon. **A Crítica**, Manaus, 02/01/1968. Ano XXIX, Nº 5220, p. 3. 1968.

A CRÍTICA. Amazonas promoverá rota da integração. **A Crítica**, Manaus, 20/06/1968. Ano XX, Nº 5354, p. 8. 1968.

ABBAGNANO, N. **Dicionário de filosofia**. São Paulo: Martins Fontes. 2003.

ABREU, G. de S. **Amazônia: O Enigma da Segurança**. Curitiba. **Editora Prismas**, 338p. 2018.

ALENCAR, A. C. A Rodovia BR-163 e o desafio da Sustentabilidade. In: **Estudo de Caso. A Rodovia BR-163 e o desafio da sustentabilidade**. Monitoramento ativo da participação da sociedade (MAPAS). Relatório de Projeto. 2005.

ALMEIDA, **Empresários defendem a BR-319**. Amazonas em Tempo. Manaus. 29 de março de 2005. p. B-6. 2005.

AMAZONAS. **Lei Estadual Nº 2.367 de 14 de novembro de 1995**. Amazonas: 14 nov de 1995

AMAZONAS. **Regulamento, de 21 de maio de 1892**. Execução de Lei de Terras a que se refere o Decreto 4, de 19 de março de 1892. Manaus: Presidência do Estado do Amazonas: 21 mai. 1892.

AMAZÔNIA REAL. **BR-319: O caminho para o colapso da Amazônia e a violação dos direitos indígenas**. Reportagem de 23/02/2021. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/br-319-o-caminho-para-o-colapso-da-amazonia-e-a-violacao-dos-direitos-indigenas/>. Acesso em 26 de jul 2024.

AMAZÔNIA REAL. **Diligência do Senado diz que BR-319 é trafegável no período chuvoso**. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/diligencia-do-senado-diz-que-br-319-e-trafegavel-no-periodo-chuvoso>. Acesso em 10 de set 2024

AMAZÔNIA REAL. **Sul do Amazonas se consolida como fronteira de queimadas e desmatamento na Amazônia**. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/sul-do-amazonas-se-consolida-como-fronteira-de-queimadas-e-desmatamento-na-amazonia/> Acesso em 06 de set 2024

ANTUNES, P. B. **Ação Civil Pública, Meio Ambiente e Terras Indígenas**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, p. 173. 1998.

ANTUNES, P. B. **Política Nacional do Meio Ambiente PNMA: comentários à Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2005

AURÉLIO. **Dicionário Escolar da Língua Portuguesa**. 5 ed. São Paulo, SP: Editora Positivo. 2021.

BALBO, J. T. **Pavimentação Asfáltica: Materiais, projetos e restauração**. São Paulo, Oficina de Textos, 2007.

BANCO MUNDIAL. **Licenciamento ambiental de empreendimentos hidrelétricos no Brasil: uma contribuição para o debate**. Washington: Banco Mundial, 2008.

BARNI, P. E. **Reconstrução e asfaltamento da Rodovia BR-319: Efeito “dominó” pode elevar as taxas de desmatamento no Sul do Estado do Amazonas**. Dissertação (Mestrado em Ciências de Florestas Tropicais) - Programa de Pós-graduação Ciências de Floresta Tropicais, INPA, Manaus. 2009.

BARRETO, H. M. S. **Crise e reforma do Estado brasileiro**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2000.

BECKER, B. Fronteiras amazônicas no início do século XXI. In: FORLINE, Louis, MURRIETA, Rui. & VIEIRA, Ima (Orgs.). **Amazônia: além dos 500 anos**. Belém: Museu Emilio Goeldi. 2010

BECKER, B. K. **Crescimento Econômico e Estrutura Espacial do Brasil**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 34, n.4, p. 73-109, 1972.

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

BECKER, B. K. O uso político do território: questões a partir de uma visão do Terceiro Mundo. In: BECKER, B. K.; COSTA, R.; SILVEIRA, C. **Abordagens políticas da espacialidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

BECKER, B. K.; CRISTOFOLETTI, A. (Org.); DAVIDOVICH, F. R. (Org.); GEIGER, P. P. (Org.). **Geografia e Meio Ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995. v. 1. 397. BECKER, B., EGLER., C. A. G. Amazonie: Methodologie et Enjeux du Zonage Écologique – Économique. **Cahiers des Ameriques Latines**, Paris, v. 24, p.93-106, 1997;

BECKER, B.K. Limitações ao exercício da Soberania da Região Amazônica. Ciclo de estudos sobre a Amazônia em Brasília, 2004. Brasília: **Gabinete de Segurança Institucional**. 281 p. Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais, 2004.

BECKER, B. **A Geografia e o resgate da Geopolítica**. Revista Brasileira de Geografia – Reflexões sobre a Geografia, v. 50, número especial, tomo 2, p. 99-126, 1988.

BENCHIMOL, S. **Amazônia Legal na década 70/80: expansão e concentração demográfica**. Manaus, CEDEAM/UA, 1981.

BOGONI, D. A. Brasil XXI: Posse e Conquista, Desafios para a Integração. Goiânia. **Editora Poligráfica**. 256p. 2015.

BRAGA, M. M. M. **BR 230: NORDESTINOS NA ROTA TRANSAMAZÔNICA (1970-1974)**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho 2011

BRASIL. Projeto RADAMBRASIL. **Folha SB.20** Purus; geologia, geomorfologia, pedologia, vegetação e uso potencial da terra (ed Mineral, D.N.P.), Vol. 17. p. 566. 1978

BRASIL, Programa Brasil em Ação. Brasília, DF: **Brasil em Ação**, <http://www.brazil-in-action.gov.br>. (site não mais disponível). 1999.

BRASIL. **Colonização da Amazônia**. Brasília, DF: PIN, 32 p. 1972.

BRASIL. **Comissão Nacional da Verdade**. Mortos e desaparecidos políticos / Comissão Nacional da Verdade. Brasília: CNV. 1996 pag. 2014.

BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. 19 de dezembro de 2023. **Câmara aprova projeto que permite uso de recursos do Fundo Amazônia para asfaltar rodovia**. Disponível em <https://www.camara.leg.br/noticias/1028019-camara-aprova-projeto-que-permite-uso-de-recursos-do-fundo-amazonia-para-asfaltar-rodovia/>. Acesso em 28 de julho de 2025

BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. **O que são terras devolutas**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/gestao-na-camara-dos-deputados/responsabilidade-social-ambiental/acessibilidade/glossarios/dicionario-de-libras/t/terras-devolutas>. Acesso em 26 de janeiro de 2024

BRASIL. Congresso. Câmara dos Deputados. 29 de maio de 2023. **O que é marco temporal e quais são os argumentos favoráveis e contrários**. Disponível em <https://www.camara.leg.br/noticias/966618-o-que-e-marco-temporal-e-quais-os-argumentos-favoraveis-e-contrarios/>. Acesso em 28 de setembro de 2024

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. **Constituição Federal de 1891**. Rio de Janeiro. 1891.

BRASIL. **Constituição Federal de 1934**. Rio de Janeiro. 1934

BRASIL. **Constituição Federal de 1946**. Rio de Janeiro. 1946

BRASIL. **Constituição Federal de 1967**. Brasília. 1967.

BRASIL. **Decreto Lei S/N**. Estabelece limitação administrativa provisória nas áreas que especifica da região de entorno da BR-319, no Estado do Amazonas, nos termos do art. 22-A da Lei no 9.985, de 18 de julho de 2000.

BRASIL. **Decreto Lei nº 99.274**. Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências. Brasília: DOU, 7 jun 1990.

BRASIL. **Decreto Lei nº 3.942 de 27 de setembro de 2001.** Dá nova redação aos arts. 4º, 5º, 6º, 7º, 10 e 11 do Decreto no 99.274, de 6 de junho de 1990. Brasília: DOU, 28 set. 2001.

BRASIL. **Decreto Lei nº 88.351.** Regulamenta a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, que dispõem, respectivamente, sobre a Política Nacional do Meio Ambiente e sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental. Brasília: MMA, 3 jun 1983.

BRASIL. **Decreto Lei nº 1.106/1970.** Cria o Programa de Integração Nacional. Brasília: DF. 1970.

BRASIL. **Decreto Lei nº 1.164/1971.** Declara indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura em cada lado do eixo de rodovias na Amazônia Legal, e dá outras providências. DF. 1971.

BRASIL. **Decreto Lei Nº 2.375/1987.** Revoga o Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, dispõe sobre terras públicas, e dá outras providências. 1987.

BRASIL. **Decreto Lei Nº 5.758.** Institui o Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas – PNAP. Diário Oficial da União. 17 de abril de 2006: Seção 1, Brasília, DF. 2006

BRASIL. **Decreto Lei nº 5173/1966.** Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e dá outras providências. DF. 1966.

BRASIL. **Decreto Lei Nº 5371/1967.** Autoriza a instituição da Fundação Nacional do Índio" e dá outras providências. DF. 1967.

BRASIL. **Decreto Lei nº 10.088.** Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo Federal que dispõem sobre a promulgação de convenções e recomendações da Organização Internacional do Trabalho - OIT ratificadas pela República Federativa do Brasil. 2019.

BRASIL. **Decreto Lei nº 9.214.** Dá novo regulamento ao Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais. 1911

BRASIL. Lei de 10 de setembro de 1611 Disponível em: <<http://transfontes.blogspot.com.br/2009/12/lei-de-10-setembro-de-1611.html>>.

BRASIL. **Decreto Lei nº 6902.** Dispõe sobre a criação de Estações Ecológicas, Áreas de Proteção ambiental e outras providências. Brasília: Diário Oficial da União (DOU). 27 abr de 1981

BRASIL. **Decreto Lei nº 6.803.** Dispõe sobre as diretrizes básicas para o zoneamento industrial nas áreas críticas de poluição. Brasília: DOU, 3 set 1980.

BRASIL. **Decreto Lei nº 6.981**. Dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação. Brasília: DOU, 2 set 1981.

BRASIL. **Decreto Lei nº 1.164**. Declara indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais terras devolutas. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1º de abril de 1971.

BRASIL. **Decreto Lei nº 2.375**. Dispõe sobre terras públicas, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 de novembro de 1987.

BRASIL. **Decreto Lei nº 5.173**. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 de outubro de 1966.

BRASIL. **Decreto Lei nº 5.371**. Autoriza a instituição da "Fundação Nacional do Índio" e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília: DF, 12 de dezembro de 1967.

BRASIL. **Decreto Lei nº 6.961**. Aprova o zoneamento agroecológico da cana de açúcar. Diário Oficial da União. Brasília: 17 de setembro de 2009.

BRASIL. **Decreto Lei nº 601**. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. 1850

BRASIL. **Decreto Lei nº 7.804**. Altera a Lei Nº 6938 de 1981 e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 de julho de 1989.

BRASIL. **Decreto Lei nº 1806**. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia e cria a Superintendência de sua execução e dá outras providências. Departamento de Imprensa Nacional: RJ, 1954.

BRASIL. **Lei Complementar nº 140/2011**. Fixa normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios. Brasília: DOU, 9 dez 2011. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp140.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp140.htm). Acesso em 28 de julho de 2025

BRASIL. **Levantamento de Recursos Naturais**. Ministério das Minas e Energia, Departamento de Produção Mineral (DNPM), **Projeto RADAMBRASIL**. Vols. 27. Rio de Janeiro, RJ: 1973-1982.

BRASIL. **Manual de Licenciamento Ambiental Federal: Aspectos gerais do licenciamento ambiental federal e regras específicas do setor de infraestrutura de transportes (rodovias e ferrovias)**. Ministério da Infraestrutura. 2020.

BRASIL. **Ministério do Meio Ambiente. Avaliação ambiental estratégica**. Brasília: DOU, 2002.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Procedimentos de Licenciamento Ambiental do Brasil**. Org: Maria Mônica Guedes de Moraes e Camila Costa de Amorim; Marco Aurélio Belmont e Pablo Ramos Andrade Villanueva, Organizadores – Brasília: MMA, 2016.

BRASIL. **Plano Amazônia Sustentável: diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Amazônia Brasileira.** Brasília: MMA, 2008.

BRASIL. **Portaria Interministerial MMA/MT N° 288 de 16/07/2013.** Institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis – PROFAS. 2013.

BRASIL. **Portaria Interministerial MMA/MT n° 273 de 03/11/2004.** Cria e estabelece diretrizes para o Programa Nacional de Regularização Ambiental de Rodovias Federais e dá outras providências. 2004.

BRASIL. **Portaria Interministerial n° 419, de 26 de outubro de 2011b.** Regulamenta a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, envolvidos no licenciamento ambiental de que trata o art. 14 da Lei n° 11.516 de 28 de agosto de 2007. Brasília: DOU, 28 out 2011.

BRASIL. **Portaria Interministerial N° 419, de 26 de outubro de 2011.** Ministério do Meio Ambiente. Diário Oficial da União, 28 de outubro de 2011 (n° 208, Seção 1, p. 81). 2011.

BRASIL. **Portaria Interministerial N° 419, de 26 de outubro de 2011.** Ministério do Meio Ambiente. 28 de outubro de 2011 (n° 208, Seção 1, p. 81). Diário Oficial da União. 2011

BRASIL. **PPA - Plano Plurianual 2000-2003.** Programa Avança Brasil. Brasília, DF: Ministério de Planejamento, 1999

BRASIL. **Pré projeto de viabilidade financeira, social e ambiental da implantação do trecho ferroviário entre Manaus e Humaitá no Estado do Amazonas.** Departamento de Planejamento e Avaliação Política de Transportes. Vol.1. Brasília, DF: Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT). 244p. Ministério dos Transportes, 2008.

BRASIL. **Programa Avança Brasil.** Disponível em: <<http://www.abrasil.gov.br/infra/nacionais/transportes.htm>>. Acesso em: 04 de set de 2024.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.** Relatório do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Poder Executivo. 2003. Disponível em: [www.brasil.gov.br/pac/conheca/](http://www.brasil.gov.br/pac/conheca/). Acesso em 26 de janeiro de 2024

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).** Disponível em: [www.brasil.gov.br/pac/conheca/](http://www.brasil.gov.br/pac/conheca/). Acesso: 28 de julho de 2024.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento.** Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac>>. Acesso em: 06 de set de 2024.

BRASIL. **Projeto de Lei do Senado n° 626.** Senado Federal. 2011

BRASIL. **Projeto PRODES – Monitoramento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite.** Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais - INPE. São José dos Campos: 2021.

BRASIL. **Resolução CONAMA nº 01, de 23 de janeiro de 1986.** Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Brasília: DOU, 17 fev 1986

BRASIL. **Infraestrutura de Transportes: Estratégias Unindo Ações.** Ministério da Infraestrutura. 80 p. 2019

BRASIL. **Resolução CONAMA nº 09, de 3 de dezembro de 1987.** Dispõe sobre a realização de Audiências Públicas no processo de licenciamento ambiental. Brasília: DOU, 05 jul 1990

BRASIL. **Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997.** Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental. Brasília: DOU, 22 dez 1997

BRUM, A. J. O desenvolvimento econômico brasileiro. 2º Ed. **Editora UNIJUÍ.** 2009.

BULUS, F. M. **O Direito dos Índios ao reconhecimento de suas terras e o licenciamento ambiental.** Monografia de Direito. Rio de Janeiro: Pontifica Universidade Católica (PUC). 63 pg. 2010.

CARLOS, A. F. A. (org). **Novos caminhos da Geografia.** São Paulo: Contexto, 2001.

CASTRO, E., CAMPOS, I. **Formação Socioeconômica da Amazônia.** IN: CASTRO, E. R. de. CAMPOS, I. Organizadores – Belém: NAEA, 2015

CASTRO. A. E. R., EVANGELISTA. D. R., SOUZA, S. P. Geopolítica e a Rodovia Transamazônica. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, [S.l.], v. 7, n. 3, p. 35-43, nov. 2023. ISSN 2527-2349. Disponível em: <<https://periodicos.uea.edu.br/index.php/revistageotransfronteiriça/article/view/3272>>. Acesso em: 28 jul. 2025.

CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da. C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Geografia: conceitos e temas.** 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

CIMI. **Conselho Indigenista Missionário.** Regimento Interno. 1995. <https://cimi.org.br/o-cimi/> Acesso em 10 de set. 2024.

CLAVAL, P. **História da Geografia.** Edições 70º. Brasil. Lisboa, 1º Ed. 2007.

CLEMENT, C. R. Um pote de ouro no fim do arco-íris? O valor da biodiversidade e do conhecimento tradicional associado, e as mazelas da lei de acesso? uma visão e proposta a partir da Amazônia. **Amazônia**, v. 3, p. 7-28, 2007

COELHO, L. M. **A história da rodovia BR 174 e os contatos com a Etnia Waimiri Atroari nos anos 70: Doenças e desenvolvimentismo na Amazônia.** In: 28º Simpósio Nacional de História, 2015, Florianópolis. Lugares dos historiadores velhos e novos desafios, 2015

COLLINGWOOD, R. **A ideia da natureza.** Lisboa: Editorial Presença. 1978.

CONTEL, F. C. Os conceitos de região e regionalização: aspectos de sua evolução e possíveis usos para a regionalização da saúde. **Saúde e Sociedade (Online)**, v. 24, p. 447-460, 2015.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. Sentencia de 28 de noviembre de 2007. **Caso del Pueblo Saramaka Vs. Surinam..** Acesso em: 28 set. 2024.

COSTA, P. N. R; SOUZA, C. M. A estrada perdida: as transformações na Amazônia setentrional provocadas pela construção inacabada da rodovia Perimetral Norte. **Territórios e Fronteiras (UFMT. Online)**, v. 13, p. 379-399, 2021.

COSTA, S. ALONSO, A. & TAMIOKA, S. **Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil**. Brasília: Ed., 2001

DAMASCENO, T.S.; FILOCREÃO, A.S. **A Rodovia BR 210: Uma análise para o desenvolvimento socioeconômico no município de Serra do Navio**. 18. Anais eletrônicos disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1120>> Acesso 28 jul. 2023.

DNIT. **Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes. Brasília**. 2009. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa.htm>. Acesso em 08 de set. 2024.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Estudo do Componente Indígena CI Preliminar da Etnia 3 – Apurinã – Revista**. C. DNIT, Brasília, DF. 173 p. 2020.

DNIT. **Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte. BR-319/AM/RO**. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro/br-319-am-ro>>. Acesso em 21 de set de 2024

DOMINGUES, C. M. **A Comissão de Linhas Telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a Integração do Noroeste**. In: XIV Encontro Regional da ANPUH - Rio: Memória e Patrimônio, 2010, Rio de Janeiro. Anais do XIV Encontro Regional da ANPUH - Rio: Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro: NUNEM, 2010.

DUARTE, Instituto Durango. **Construção da BR-319**. Manaus, 2016. Disponível em: <https://idd.org.br/acervo/construcao-da-br-319/>. Acesso em 13 de jun. 2025

EGLER, P. C. G. Perspectivas de uso no Brasil do processo de avaliação ambiental estratégica. **Parcerias Estratégicas**. Brasília, v.6, n.11, p.175-190, 2001.

FAIAL, G. O. F. de A. V; STEINBERGER, M. **O descumprimento da Convenção Nº 169 da Organização Internacional dos Trabalhos (OIT) no Processo de Licenciamento Ambiental da BR-319**. In: V Seminário Internacional América Latina e



Caribe, 2024, Belém. GT 04 - Movimentos Sociais e Étnicos-Territoriais e Levantes na América Latina e Caribe. Belém: Editora NAEA, 2024.

FAJARDO, R. Z. Y. **De la tutela a los derechos de libre determinación del desarrollo, participación, consulta y consentimiento: fundamentos, balance y retos para su implementación. Amazônica:** Revista de Antropologia, [Belém], n. 1, v. 2, 2009. p. 375.

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

FARIA, I.; CASTRO, C. OSOEGAWA. D. A reterritorialização e o direito originário como reconquista da terra e dos territórios dos povos indígenas do Médio rio Solimões (AM). **Confins (Paris)**, v.1, p.1 - 22, 2021.

FARIA, I.; CASTRO, C. OSOEGAWA. D. Conflitos Territoriais, Autonomia e o Direito do Povo Mura a Consulta Prévia Livre e Informada. **Revista Videre (Online)** v.13, p.185 - 215, 2021.

FARIA, I.; CASTRO, C. OSOEGAWA. D. Multidevastações da Amazônia: do devassamento complexo às alternativas autônomas dos povos amazônicos In: **Amazônia: alternativas à devastação.** 1 ed. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2021, v.1, p. 35-57. 2021

FARIA, I.; CASTRO, C. OSOEGAWA. D. Povos indígenas: da negação da identidade e do território ao direito originário à terra no Amazonas. **Ciência Geográfica - Bauru - XXVI - Vol. XXVI - (2):** janeiro/dezembro – 2022. Bauru, 2022.

FARIA, I.; CASTRO, C. VILAGELIM, G. Por uma geografia Decolonial: conflito territorial e o (des)reconhecimento do direito do povo mura à terra indígena Pantaleão. **Revista Ciência Geográfica**, V.XXV, p.584 - 610, 2021.

FEARNSIDE, P. M. Changing climate in Brazil's "breadbasket". **Frontiers in Ecology and the Environment** 18: 486-488. 2020.

FEARNSIDE, P. M; & P.M.L.A. GRAÇA. BR-319: Brazil's Manaus-Porto Velho Highway and the potential impact of linking the arc of deforestation to central Amazonia. **Environmental Management** 38(5):705-716. 2006.

FEARNSIDE, P. M; GRAÇA, P. M. L. de A. BR-319: a rodovia Manaus Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. **Novos Cadernos NAEA**, n. 1, v. 12, p. 19-50, jun. 2009.

FEARNSIDE, P. M; GRAÇA, P.M.L de A. KEIZER, W. H; MALDONADO, F.D; BARBOZA, R. I; NOGUEIRA, E. E. M. Modelagem de desmatamento e emissões de gases de efeito estufa na região sob influência da rodovia Manaus-Porto Velho (BR-319). **Revista Brasileira de Meteorologia**, v. 24, n. 2, p. 208-233, 2009.

FEARNSIDE, P. M; in **Biofuels and Neotropical Forests: Trends, Implications, and Emerging Alternatives**, E.J. Garen, J. Mateo-Vega, Eds., (Environmental Leadership & Training Initiative, Yale University, New Haven, CT p. 29–36. 2009.

FEARNSIDE, P. M; Settlement in Rondônia and the token role of science and technology in Brazil's Amazonian development planning. **Interciencia** 11(5): 229-236, 1986

FERRANTE, L. & FEARNSIDE, P.M. BR-319: **O caminho para o desmatamento da Amazônia**. Amazônia Real, 07 ago 2020.

FERRANTE, L. et al., The matrix effect: how agricultural matrices shape forest fragment structure and amphibian composition. **Journal of Biogeography**. 44, 1911 2017.

FERRANTE, L., GOMES, M.P. & FEARNSIDE. P.M. **BR-319 ameaça povos indígenas**. Amazônia Real, 2020.

FERRANTE, L; GOMES, M.; FEARNSIDE, P. M. Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil Highway BR-319. **Land Use Policy**, v. 94, p. 104548, 2020.

FERREIRA, A. B. de H. **Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 5. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010.

FGV. **Rodovias e Impactos Socioambientais: o caso da BR-319**. Centro de Direitos Humanos e Empresas. FGV Direito SP. 123p. São Paulo. 2021.

FILHO, D. A. de A., Silva, V. V. da, Leal, M. L. M., Araújo, J. do N., & Souza, A. L. de. (2025). Dinâmica do desmatamento na área de influência da BR-319 no trecho Porto Velho-Humaitá. **Observatório de la Economía Latinoamericana**, 23(7), e10805. <https://doi.org/10.55905/oelv23n7-158>. Acesso em 28 de jul 2025

FRANÇA. K. C. B. de. LEITE S. S. C. **A Geografia e seus conceitos: Adeus região e viva ao território?** In: I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico, 2008.

FREIRE. M. A. A. **A Política Rodoviária e a BR-319: Os custos de uma decisão**. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) - Programa de Pós-graduação de Ciências Sociais da Fundação Escolar de Sociologia e Política de São Paulo, PUC, São Paulo – SP. 1985.

FREITAS JUNIOR, L. de. **A posse das terras tradicionalmente ocupadas pelos índios como um instituto diverso da posse civil e sua qualificação como direito constitucional fundamental**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Fortaleza. pg. 58. 2010

G1. **Ibama emite licença prévia para a reconstrução do trecho do meio**. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/07/28/ibama-emite-licenca-previa-para-reconstrucao-dotrecho-do-meio-da-br-319-no-am.ghtml>. Acesso em 29 de jun de 2024

G1. **Questionado sobre o status internacional da Amazônia.** Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/08/26/questionado-sobre-status-internacional-da-amazonia-macron-diz-que-pode-ser-uma-questao-se-algum-pais-tomar-medidas-contra-o-planeta.ghtml>. Acesso em 27 de jun de 2023

GALLOIS, L. **Régions naturelles et noms de pays: étude sur la région parisienne.** Paris: Armand Colin, 2013.

GALVÃO, O. J. de A. **Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: Uma perspectiva histórica.** In: Revista Planejamento e Políticas Públicas. Nº 13 – p.183-214. 1996.

GHELLER, G. F.; GONZALES, S. L. M.; MELO, L. P. de. (Orgs). **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa do Brasil.** Brasília, DF: IPEA: NEP. págs. 652. 2015

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GODARD, O. **Aspects institutionnels de la gestion intégrée des ressources naturelles et de l'environnement.** Paris: Éditions de la Maison de Sciences de l'Homme, 1980.

GONÇALVES, C. **Os (des)caminhos do meio ambiente** (12.<sup>a</sup> ed.). São Paulo: Contexto. 2005.

HAESBAERT, R. Região, regionalização e regionalidade: questões contemporâneas. **Antares: Letras e Humanidades**, v. 3, p. 2-24, 2010.

HAMLIN, C. L. **Beyond relativism: Raymond Boudon, cognitive rationality and critical realism.** Londres/Nova York, Routledge. 2002

HIGGINS, J. P. T.; GREEN, S. **Cochrane Handbook for Systematic Reviews of Interventions Version 5.0.1.** [S.l.]: Melbourne The cochrane Collaboration, 2008

HUANG, C., et.al., Clinical features of patients infected with 2019 novel Coronavírus in Wuhan, China. Huang, Chaolin et al. **The Lancet**, v. 395, I.10223, p.497-506, 220. [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(20\)30183-5/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)30183-5/fulltext) Acesso em 27 out 2023.

IANNI, O. A era do globalismo. **Civilização Brasileira.** 9 ed. Rio de Janeiro: 2007

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Instrução Normativa nº 107.** Diário Oficial da União (DOU), Brasília: DF 27 de julho de 2006.

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Licença de Instalação LI. 1.111/2016.** Referente as atividades de manutenção/conservação da BR-319. Brasília: 21 de fevereiro de 2017

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Nota Técnica Nº 211/2008.** 17 de outubro de 2008. Disponível em:

[https://dev99.observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2025/02/2008.11\\_Nota-Tecnica-211\\_2008-Cotra\\_CGTMO\\_Dilic\\_Ibama](https://dev99.observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2025/02/2008.11_Nota-Tecnica-211_2008-Cotra_CGTMO_Dilic_Ibama). Acesso em 27 de julho de 2023

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Instrução Normativa nº 107, de 25 de julho de 2003**. Diário Oficial da União. 26 de julho de 2006. Seção 1, Brasília, DF. 2006

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Instrução Normativa nº 184, de 17 de julho de 2008**. Estabelece procedimentos para o licenciamento ambiental federal. Brasília: DOU, 18 jul. 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão Regional do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE. **Recursos naturais e meio ambiente: uma visão do Brasil**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2. ed. 208 p. 1997

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Zoneamento Econômico e Ecológico**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/mapas-regionais/31681-zoneamento-ecologico-economico.html>. Acesso em: 26 de jan de 2024

ILO. International Labour Organization. **C169 – Indigenous and Tribal Peoples Convention**, 1989 (No. 169). ILO, Genebra, Suíça. 1989.

IMAZON. **Desmatamento na Amazônia chega a quase 8 mil km em 2022 o pior acumulado em 15 anos**. 2022. Disponível em: <https://imazon.org.br/imprensa/desmatamento-na-amazonia-chega-a-quase-8-mil-km%C2%B2-em-2022-pior-acumulado-em-15-anos/> Acesso em 20 de jul de 2024

IMAZON. **Estradas cortam ou se aproximam de 41% da área de floresta na Amazônia**. 2022. Disponível em: <https://imazon.org.br/imprensa/estradas-cortam-ou-se-aproximam-de-41-da-area-de-floresta-na-amazonia-mostra-mapeamento-inedito/>. Acesso em 23 de jul de 2024

INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. **PRODES Monitoramento Anual da Supressão da Vegetação Nativa - Amazônia**. São José dos Campos: INPE, 2022

IPAM. **Instituto de Proteção Ambiental da Amazônia**. 2015. <https://ipam.org.br/glossario/arco-do-desmatamento>. Acesso em 08 de set. de 2024

IRMÃO. J. F. **O impacto dos investimentos nos programas de irrigação e Proterra**. Revista de Economia Rural, v. 19, n.03, p. 26-78, 1981.

KOSEOGLU, M. A. et al. Bibliometric studies in tourism. **Annals of Tourism Research**, p. 180-198, 2016.

LENCIONI, S. **Região e Geografia**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1º Ed. 2009.

LENCIONI, S. Região e geografia: a noção de região no pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. (Org). **Novos caminhos da geografia**. São Paulo: Contexto, 1999b. p. 187-204.

LENOBLE, R. **História da ideia de Natureza**. Lisboa: Edições 70. 2002.

LEWONTIN, R. **A tripla hélice: gene, organismo e ambiente**. São Paulo: Companhia da Letras. 2002.

LIMA, E. C. **Erros repetidos: a pavimentação da BR-364 e os Katukina**. Curitiba: Campos. Revista de Antropologia Social., 2001 (Texto informativo).

LIMA, L.A.L. DA. Sujeitos da convenção N° 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e o Direito à Consulta e ao Consentimento prévio, Livre e Informado (ccpli). IN.: Souza Filho, Carlos Frederico Marés de; Silva, Liana Amin Lima da; Oliveira, Rodrigo; Motoki, Carolina; Glass, Verena (org.). **Protocolos de Consulta Prévia e o Direito à Livre Determinação**. – São Paulo: SP Fundação Rosa Luxemburgo. 102 pg. CEPEDIS, 2019.

LOUZADA, C. O. **As grandes obras para a reabertura da BR 319 e seus impactos nas localidades ribeirinhas do Rio Solimões: Bela Vista e Manaquiri, no Amazonas**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Geografia - UFAM. Manaus. 2014.

LUCIANO, G. dos S. **O Índio Brasileiro: o que você precisa saber sobre os povos indígenas no Brasil de hoje** / Gersem dos Santos Luciano – Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização e Diversidade; LACED/Museu Nacional, 2006

LUZ, N. S. dos. **Diagnóstico das transformações socioterritoriais do eixo da BR-319 (Manaus/AM – Porto Velho/RO)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia). Universidade de Brasília. 81 págs. 2013.

MAGNANO, A. A. A divisão regional brasileira: uma revisão bibliográfica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, IBGE (1995)

MELLO-THÉRY, N. A. de; THÉRY, H. **O planejamento territorial, o estado e a Amazônia na obra de Bertha Becker: algumas reflexões**. (Barcelona), v. XIX, p. 00-00, 2014.

MENDES JUNIOR. J. **Os indígenas no Brasil: seus direitos, individuais e políticos**. São Paulo: TYP. Hennies Irmãos, p. 32, 1921.

MIGUEIS, R.M. **Geografia do Amazonas**. 2° Ed. Manaus: Editora Valer. 144p. 2011

MIRANDA, P. de. **Comentários a Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara Waissman, Kogan, LTDA. Tomo II. p. 348, 1942.

MITERHOF, M. T. **Financiamento do subsector rodoviário: o caso brasileiro**. Mimeo. Campinas, 2000.

MIYAMOTO, S. **Geopolítica e Poder no Brasil**. São Paulo: Papirus, 1995

MMA. Ministério do Meio Ambiente. **O que é o macrozoneamento ecológico da Amazônia**. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/gestao-territorial/zoneamento-territorial/macrozee-da-amaz%C3%B4nia-legal.html>. Acesso em 28 de julho de 2025.

MONOSOWSKI, E. Brazil's. Tucuruí dam: development at environment cost. In: GOLDSMITH, E.; HILDYARD, N. (Orgs). **The social and environmental effects of large dams**. Camelford: Wadebridge Ecological Centre, v.2, p. 191-198, 1986.

MONTEIRO, C. A. F. **A geografia no Brasil (1934-1977): Avaliação e Tendências**. São Paulo: Instituto de Geografia/USP, 1980. 155p. (Série de Teses e Monografias, 37).

MOREIRA, E. **Amazônia: o conceito e a paisagem**. Rio de Janeiro: SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia), 94 p. 1960.

MOREIRA, I. V. D. Vocabulário básico de meio ambiente. Rio de Janeiro. **FEEMA/PETROBRÁS**, 1992.

MUKAI, T. Direito Ambiental Sistematizado. Rio de Janeiro: **Forense Universitária**, 1992.

NASCIMENTO, L. F. M. FERREIRA, A. F. **A consulta prévia aos povos indígenas enquanto participação política: abertura constitucional brasileira a rotas alternativas de proteção ambiental**. Revista Brasileira de Políticas Públicas, Brasília, v. 10, n.3, p. 275-291, 2020.

NASCIMENTO, R. A mudança de papel do Estado brasileiro: uma análise dos anos 50 aos anos 90. In: BENECKE, DIETER & NASCIMENTO, Renata (orgs). **Opções de política econômica para o Brasil**. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer, 2003.

O ECO. **BR-319: Rumo a Realidade**. <https://oeco.org.br/reportagens/br-319-rumo-a-realidade/>. Acesso em 10 de set de 2022. 2010.

O MENSAGEIRO. Coluna Roda Vida. Jornal **O mensageiro**, p. 7, Belém, set., 1979.

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

OBSERVATÓRIO DA BR-319. Denúncia dos povos e comunidades indígenas e ribeirinhas do Lago do Capanã ao Ministério Público Federal contra as obras de manutenção e reabertura da BR-319. 2020.

OBSERVATÓRIO URBANO E TRANSPORTE COLETIVO. **Mapa BR-230 Transamazônica Nordeste Amazônia**. Disponível em:

<https://omensagemiro77.wordpress.com/2015/02/17/transgenia-busofila-e-automotiva-em-geral/br-230-mapa/>. Acesso em: 27 de jul de 2025

OLIVEIRA, A. U. **Integrar para não Entregar: Políticas Públicas na Amazônia**. Campinas: Papirus, 1988.

ONU. **Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Rio de Janeiro, 1992

ONU. **Food and Agriculture Organization of the United Nations**, Commodities by Country (2018).

ORTOLANO, L. Environmental Regulation and Impact Assessment. **John Wiley & Sons**, NY. 1997.

PEREIRA, M. R. dos S. Direito dos povos indígenas. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. Celso Fernandes Campilongo, Álvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coord.). Tomo: Direitos Humanos. Wagner Balera, Carolina Alves de Souza Lima (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/540/edicao-1/direito-dos-povos-indigenas>. Acesso em 28 de jul 2024

PERUZZO, P. P. **Direito a Consulta prévia aos povos indígenas no Brasil**. Rev. Direito Práxis., Rio de Janeiro, Vol. 08, N. 04, 2017, p. 2708-2740. DOI: 10.1590/2179-8966/2017/24631| ISSN: 2179-8966. Rio de Janeiro, 2017.

PORTO-GONÇALVES, C. W. Amazônia enquanto acumulação desigual de tempos: Uma contribuição para a ecologia política da região. **Revista Crítica de Ciências Sociais** [Online], 107 <http://journals.openedition.org/rccs/601>. DOI:10.4000/rccs.6018. Coimbra. 2015

QUESADA, C.A., LLOYD, J., ANDERSON, L.O., FYLLAS, N.M., SCHWARZ, M., and Czimczik, C.I. 2011. Soils of Amazonia with particular reference to the RAINFOR sites. **Biogeosciences** 8: 1415–1440. doi:10.5194/bg-8-1415-2011.

RAFFESTIN, C. **Pour une géographie du pouvoir**. Paris: Litec, 1980.

RATZEL, F. A relação entre o solo e o Estado - Capítulo I. O Estado como organismo ligado ao solo [p. 59]. Traduzido por Matheus Prifmer. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 29, pp. 51 - 58, 2011

RAYNAUT, C. ZANONI, M. **La Construction del'interdisciplinarité en Formation intégrée de environnement et du Développement**. Paris: Unesco (Document préparé pour la Réunion sur les Modalités de travail de CHAIRES UNESCO DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. Curitiba, 1 - 4 juillát, 1993).

REBELO, D. C. **Transamazônica: Integração em Marcha**. Rio de Janeiro: CDP-MT. 1973.

RESENDE, E. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munique: VII Congresso mundial da federação rodoviária internacional, 1973.

REZENDE, M. J. de. **A ditadura militar no Brasil: repressão e pretensão de legitimidade: 1964-1984** (livro eletrônico): Maria José de Rezende – Londrina: EdueL, 2013.

RIBEIRO, J. A. G., CAVASSAN, O. Os conceitos de Ambiente, Meio Ambiente e Natureza no contexto da temática ambiental: definindo significados. **GÓNDOLA, Enseñanza y aprendizaje de las Ciencias**, v. 8, p. 62-76, 2013.

RODOVIA. A Construção da BR-319. São Paulo: Vias Especiais, Edição Especial: **Amazônia**, ago. 1976.

RODRIGUES, E. P; PINHEIRO, E. da S. O desflorestamento ao longo da rodovia BR-174 (Manaus/AM - Boa Vista/RR). **Sociedade & natureza (UFU. Online)**, v. 23, p. 513-528, 2011.

RODRIGUES, M. da S. **Civilização do automóvel: a BR-319 e a opção rodoviária brasileira**. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Amazonas. 227.fl.s. 2011

SACHS, I. **Espaços, Tempos e Estratégias do Desenvolvimento**. São Paulo: Vértice. 1986

SACHS, I. **Estratégias de Transição para o Século XXI - Desenvolvimento e Meio Ambiente**. São Paulo: Studio Nobel - Fundap. 1981

SANCHEZ, L. H. Avaliação de Impacto Ambiental: Conceitos e métodos: 2º Ed. São Paulo: **Oficina de Textos**, 2013.

SANTOS JUNIOR, M. A. dos., **BR-319 como propulsora de desmatamento: simulando o impacto da rodovia Manaus-Porto Velho**. / Marcelo Augusto dos Santos Junior; Aurora Miho Yanai; Francisco Oliveira Sousa Junior. – Manaus: IDESAM, 2018.

SANTOS, F. J. dos. **História do Amazonas, 1º série, ensino médio**. Francisco Jorge dos Santos – 1. Ed – Rio de Janeiro: MEMVAVMEM. 320p. 2010.

SANTOS, M. 1992: A Redescoberta da Natureza. **Revista de Estudos Avançados**. São Paulo. Vol. 6. Nº14. p.p 0-0. Online. Abril de 1992. Republicado em 02 de Fev de 2006.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo Razão e Emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec. 1996.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 2000.

SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 3ª ed. Rio de Janeiro: **Record**. 473 p. 2001.



SANTOS, M. **Território e Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

SANTOS, M. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo, Hucitec, 1994.

SAQUET. M. A., CICHOSKI. P. Bertha Becker: uma contribuição à análise da sua concepção de Geografia, Espaço e Território. **Revista Campo-Território: Revista de Geografia Agrária**, v.8, n. 1. p. 1-26, fev., 2013.

SCHWADE, T. M. M. **A Formação da Propriedade Capitalista no Amazonas**. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia – São Paulo, 2019.

SILVA, K. I. L. **A Influência da Reabertura da BR 319 na comunidade Democracia no município de Manicoré**. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas. 101f. 2019

SILVA, L.A. L. da.; SOUZA FILHO, C. F. M. **Los protocolos autónomos de consulta previa desde la experiencia de Brasil: retos para la jusdiversidad**. Aportes: Revista de la Fundación para el Debido Proceso - El derecho a la consulta previa, libre e informada a 30 años de la adopción del convenio 169 de la OIT, Washington, D.C, p. 32 - 34, 12 out. 2020.

SILVA, M.N.S. **Território: Uma Revisão Teórico-Conceitual**. Inter espaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade, v. 1, p. 49-76, 2015.

SILVA-SÁNCHEZ, S. S. **Cidadania Ambiental: novos direitos no Brasil**. São Paulo: Amablume/Humanitas, 2a. ed. 2010.

SOARES, L. de. C. Delimitação da Amazônia para fins de planejamento. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, v. 10, n. 2, p. 163-210, abr./jun. 1948.

SOARES-FILHO, B., DAVIS, J. L., RAJÃO, R. **Pavimentação da BR-319, a Rodovia do Desmatamento**. Nota técnica 11/2020-01 – Centro de Sensoriamento Remoto e Laboratório de Gestão de Serviços Ambientais, UFMG. Novembro, 2020

SOUZA, A. P. S. **O Desenvolvimento Socioambiental na Transamazônica: A trajetória de um discurso a muitas vozes**. Dissertação em Agricultras Amazônicas, UFPA, Belém, 2006.

SOUZA, M. L. PACHECO. R. A. A influência da Rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. **Revista Eletrônica Geoaraguaia**. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. agosto/dezembro. 2013.

SOUZA-FILHO, C. F. M. de. **O Renascer dos Povos Indígenas para o Direito**. 1ªEd. Curitiba: Juruá, 2018

SPVEA. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) **Comissão de Planejamento**. Programa de Emergência para 1954. Belém: SPVEA, 1954.

STEVENS, S. **Indigenous Peoples, National Parks and Protected Areas: a new paradigm linking conservation, culture and rights**. Tucson: The University of Arizona Press, 2014.

STF. **Supremo Tribunal Federal. RE 349703**. Tribunal Pleno. Relator: Min. Carlos Britto, Relator para o Acórdão Min. Gilmar Mendes, **Diário da Justiça Eletrônico**, 05 jun. 2009.

STF. **Supremo Tribunal Federal. PET 3388**. Rel. Ministro Carlos Ayres de Britto, Brasília, 19 de mar de 2009.

STJ. **Superior Tribunal de Justiça. AgInt no REsp 1704452/SC. 2**. Turma. Relator: Min. Og Fernandes, **Diário da Justiça Eletrônico**, 19 mar. 2020.

SUERTEGARAY, D. M. A. **Geografia, Ambiente e Território**. Revista da Casa da Geografia de Sobral, Sobral/CE, v. 17, n. 3, p. 128-144, dez. 2015

TERENCE, M. F. Grilagem de terras e acumulação capitalista no Sudeste Paraense. **Cogitare**, v. 2, p. 30, 2019.

TCU. **Tribunal de Contas da União. Acórdão nº464 de 28 de abril de 2004**. Análise da aplicabilidade, pelo Governo Federal, do instrumento Avaliação Ambiental Estratégica. Brasília: DOU, 28 abr 2004.

TEIXEIRA, C. G; VIEIRA. P. R.; SILVA. R. R. **Demarcação das Unidades de Conservação Ambiental ao longo da BR-319**. III Simpósio de Brasileiro de Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação. Pag. 01 a 06. Recife. 2010

TEIXEIRA, K.M. **Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Contêineres nas Conexões com a Região Amazônica**. Tese de doutorado em Engenharia de Transportes, Universidade de São Paulo (USP), Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, São Paulo: USP. 235p., 2007

THÉRY, H. **Situações da Amazônia no Brasil e no continente**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 53, p. 37-49, 2005.

TJDFT. **Jurisprudência x precedentes**. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. <https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/campanhas-e-produtos/direito-facil/edicao-semanal/jurisprudencia-x-precedente>. Brasília. DF. Acesso em 28 de junho de 2025

TOURINHO NETO, F. da C. Os direitos originários dos índios sobre as terras que ocupam e suas consequências jurídicas. IN: SANTILLI, J. **Os direitos indígenas e a Constituição**. Porto Alegre: NDI e FABRIS, 1993.

UFAM. Estudo de Impacto Ambiental – EIA: **Obras de reconstrução/ pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7**. Vol. 1 a 6. Dover Publications, Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas – UFAM, 2009

UFAM. **Relatório de Impacto Ambiental - RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7.** Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas UFAM, 2009

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity. Decision adopted by the conference of the parties to the convention on biological diversity at its seventh meeting VII/28. Protected areas (articles 8 (a) to (e)). 13 apr. 2004. Disponível em: <https://www.cbd.int/doc/decisions/cop-07/cop-07-dec-28-en.pdf>. Acesso em: 28 set. 2024

VEJA. **Transamazônica: a prática de uma epopeia.** p. 28. São Paulo: abril, n. 104, 02, jul. 1970.

VELLOSO, J. P. dos R. **A Estratégia de Desenvolvimento e o Programa de Integração Nacional.** Exposição inicial do Ministro do Planejamento e Coordenação Geral, João Paulo dos Reis Velloso no Plenário da Câmara dos Deputados em 15 de julho de 1970. p.1-16. 1970.

VILANI, R. M.; MACHADO, C. J. S. **Energia e meio ambiente no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): uma análise crítica.** In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS. 4. Anais. Brasília: ANPPAS, 2008.

VILLARES, L. F. Direito e Povos Indígenas. Curitiba. **Ed. Juruá**, p.97. 2009.

VITTE, A. C., SILVEIRA, R. W. D. da. Considerações sobre os conceitos de natureza, espaço e morfologia em Alexander von Humboldt e a gênese da geografia física moderna. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos (Impresso)**, v. 17, p. 5-12, 2010.

VOSGERAU, D. S. R.; ROMANOWSKI, J. P. Estudos de revisão: implicações conceituais e metodológicas. **Revista Diálogo Educacional**, v. 14, p. 165, 2014.

WATHERN, P. An introductory guide to EIA. In: WATHERN, P. (Org). **Environmental impact assessment: theory and practice.** London. Unwin Hyma, 3-30. 1988.

WESTMAN. W. **Ecology. Impact Assessment and Environmental Planning.** New York: Wiley, 1985.

WHITEHEAD, A. **O conceito de Natureza.** São Paulo: Martins Fontes. 1993.

WHITEMORE, R.; KNAFL, K. The integrative review: updated methodology. **Journal of Advanced Nursing**, v. 52, n. 5, p. 546-553, 2005

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos** / Robert K. Yin; trad. Daniel Grassi - 2.ed. - Porto Alegre: Bookman, 2001