

ATA DA XI REUNIÃO DO FÓRUM PERMANENTE DE DISCUSSÃO SOBRE O PROCESSO DE REABERTURA DA RODOVIA BR-319

No dia 21 de janeiro de 2018, às 14 h, no Prédio Anexo do MPF, foi realizada a 11ª reunião ordinária do Fórum Permanente de Discussão Sobre o Processo de Reabertura da Rodovia BR-319, com a participação das pessoas que assinaram a lista de presença em anexo.

Aberta a reunião pelo **Dr. Rafael da Silva Rocha**, Procurador da República, este agradeceu a presença de todos e submeteu a pauta para aprovação da plenária, que ficou assim estabelecida após ser assentida por todos: a) exposição dos informes pelo IBAMA e DNIT; b) apresentação de dois trabalhos pelos pesquisadores Philip M. Fearnside e Marcelo Augusto dos Santos Junior, com tempo de exposição de 45 minutos e 15 minutos para perguntas; c) submissão do relatório parcial que foi encaminhado aos participantes por e-mail e *whatsapp* à aprovação da plenária; d) definição de estratégias e ações concretas para resolução dos impasses na reabertura da rodovia BR-319.

1º painel – informes:

Dr. Carlos Eduardo, Superintendente Regional do DNIT no Estado do Amazonas, indagado pelo Procurador da República sobre a resposta quanto ao estudo de fauna anteriormente apresentado (somente período de seca dos rios) e a exigência do IBAMA de que os estudos do período de seca e cheia dos rios deveriam ser sucessivos, respondeu que aproveitando o período chuvoso assinou uma determinação de mobilização da empresa contratada (ENGESPRO) para imediato início dos estudos, a fim de não perder o ciclo chuvoso. Informou que, quanto ao aproveitamento do estudo anterior, não obteve nenhuma negativa ou oposição. Enfatizou também que não houve uma posição do IBAMA quanto ao estudo do período seco já realizado. Assim, narrou que para evitar desperdício de recurso ou um lapso maior entre os dois trabalhos determinou a realização do estudo do período de cheia o quanto antes, a fim de gerar economia e atender ao interesse na maior brevidade possível. Quanto ao contrato de componente indígena, disse que sua execução encontra-se dentro do cronograma. No tocante à trafegabilidade (trecho do meio), enfatizou que há problema de trafegabilidade atualmente, principalmente para carros pequenos, haja vista a grande quantidade de índice pluviométrico. Recomendou cautela no trafegamento da via neste período do ano.

O IBAMA, representado pela analista ambiental **Luizete Maia**, do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Estado do Amazonas, informou que cuida apenas do licenciamento ambiental da fase de manutenção, enquanto o licenciamento ordinário é conduzido pela Diretoria do IBAMA em Brasília. Sobre a possível controvérsia em relação aos períodos de coleta de dados da fauna (seca e cheia) levantada na ata da reunião anterior, afirmou que o núcleo do Amazonas tomou a iniciativa de consultar a Diretoria, tendo obtido uma resposta, oportunidade em que leu para a plenária o conteúdo do memorando recebido e repassou cópia para o Dr. Rafael, a fim de instruir o procedimento de acompanhamento do MPF.

Da leitura da resposta da diretoria do IBAMA ficou consignado que o órgão não foi provocado sobre o aproveitamento do estudo de fauna do período de seca dos rios já realizado pelo empreendedor, nem sobre o seu aproveitamento caso o estudo de fauna do período da cheia dos rios não seja sucessivo, como exige o Termo de Referência do licenciamento. Contudo, ressaltou o órgão ambiental, através do Memorando nº2/2019/COTRA/CGLIN/DILIC, que *“considerando a justificativa neste sentido, a mesma poderá ser avaliada tecnicamente para o possível acolhimento do estudo já realizado. Se recepcionado, quando da análise do EIA/RIMA, caso a equipe técnica entenda que os estudos apresentados não sejam suficientes para a compreensão dos impactos e, conseqüentemente, comprometa o estabelecimento de medidas mitigadoras/compensatórias, complementações poderão ser solicitadas, às expensas do empreendedor”*.

Luizete Maia afirmou que a partir de uma solicitação do empreendedor sobre o tema vai se estudar a questão, mas, a *priori*, não vê como necessária que seja obedecido o intervalo que consta no Termo de Referência. Deduziu que os dados desse estudos também podem ser aproveitados para o EIA/RIMA.

Carlos Eduardo complementou dizendo que a PROSUL, que elabora o EIA-RIMA, utilizará os estudos realizados pela ENGESPRO.

Dr. Flávio, da OAB, pediu a palavra e indagou sobre a possibilidade de aproveitamento do trabalho do período de seca já realizado. O **Dr. Rafael** respondeu que o IBAMA não apresentou, até o momento, óbice ao estudo já realizado.

Após os informes do DNIT e IBAMA, **Daniela Gomes** apresentou-se e aduziu que a FGV iniciou há dez dias um trabalho de dois anos na BR-319. Percorreram toda a BR-319, recentemente, ressaltando alguns dos locais que conheceram e a experiência vivida nesse período chuvoso. Explicou que há doze anos buscam analisar o que acontece com o desenvolvimento de territórios que recebem grandes investimentos, através do Centro de Estudo em Sustentabilidade, que fica dentro da Escola Administração de Empresas, em São Paulo/SP. Narrou sobre diversos trabalhos realizados em outros locais no país, citando entre eles, a análise de impactos da mineração de bauxita em Juruti/PA e impactos ambientais da Hidrelétrica de Jirau/RO. Disse também que acompanhou o cumprimento da condicionante do licenciamento ambiental da Usina Hidrelétrica de BELO MONTE. Informou que o projeto da FGV é patrocinado pela Fundação Moore. **Expôs que tem como missão do projeto nestes dois anos:** 1º) fortalecer a governança territorial. Fortalecer espaços como, por exemplo, o presente Fórum Permanente, que faz uma discussão qualificada, com representatividade para que as pessoas possam entender e participar ativamente das discussões das tomadas de decisões desse território; 2º) contribuir com o processo de construção, chamado de agenda de desenvolvimento territorial, ou seja, o que se planeja para a região, o que as pessoas da região querem, quais são os conflitos e os diferentes desejos da sociedade atingida; 3º) desenhar o instrumento financeiro, ou seja, uma estrutura que possa garantir que seja possível captar recursos para uma agenda de desenvolvimento da região; 4º) buscar contribuir, em parceria com a Escola de Direito da FGV, nos espaços de governança que existem, no acompanhamento dos processos de licenciamento ambiental.

2º painel – apresentações de estudos sobre os impactos ambientais na BR-319:

Philip M. Fearnside expôs o trabalho intitulado “*Rodovia BR-319: potencial para desmatamento em novas fronteiras amazônicas*”¹.

Em sequência, o pesquisador **Marcelo A. dos Santos Jr.** apresentou um estudo, em parceria com o IDESAM, sobre a “*BR-319 como propulsora de desmatamento: simulando o impacto da rodovia Manaus-Porto Velho*”².

Após as apresentações, o **Dr. Rafael** indagou por que ainda não chegaram serviços básicos como educação e saúde para atender a população que já reside na rodovia, que tende a aumentar exponencialmente? Enfatizou que a governança é insuficiente ou até inexistente no local. Disse que não se precisa de um EIA/RIMA para demonstrar essa realidade. Asseverou que a falta de governança é a principal ameaça ao objetivo que se tem de se demonstrar a viabilidade ambiental da rodovia. **Questionou se o EIA/RIMA realmente é o instrumento mais adequado para a resolução da questão ambiental, porque este é um documento de responsabilidade do empreendedor, que coleta as informações existentes e as submetem à aprovação do órgão licenciador.** Portanto, concluiu que não é o DNIT que tem a obrigação, o dever constitucional de assegurar a governança nesse território, pois não cabe a ele prover as soluções necessárias para alcançar a governança. Salientou que por mais paradoxal que seja, não é o EIA/RIMA, *per si*, que vai demonstrar a viabilidade ambiental da rodovia. Por fim, resumiu a questão com a seguinte provocação/questionamento: **se não é o EIA/RIMA, então qual é esse instrumento?** Qual seria o instrumento adequado para assegurar a viabilidade ambiental? Finalizou reafirmando que a pavimentação deve ocorrer com sustentabilidade e não a qualquer custo.

Philip M. Fearnside teceu comentários sobre a indagação levantada sobre o EIA/RIMA, enfatizando que todo o sistema de licenciamento está sob ameaça. **Marcelo A. dos Santos Jr.**, por sua vez, respondeu que não existe um documento único para demonstrar a viabilidade ambiental da rodovia. Disse que é preciso olhar diferentes instrumentos para verificar a viabilidade ambiental, econômica e social, pois o EIA/RIMA vai responder somente questões biológicas da fauna e flora local.

1. <http://philip.inpa.gov.br/>

2. http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2018/dos_Santos_Junior_et_al-2018-BR319-desmatamento.pdf

Carlos Eduardo, do DNIT, trouxe à tona a importância do Fórum, ressaltando as opiniões favoráveis e desfavoráveis à pavimentação da BR-319. Entende que deve haver governança na rodovia, seja ela pavimentada ou não. Realçou que o DNIT não pressiona para que a pavimentação aconteça de qualquer forma. Destacou que o DNIT não tem como apresentar solução para as questões de segurança. Enalteceu o Fórum, pois vários atores se aproximaram, como a OAB, Exército Brasileiro, Casa do Rio, IDESAM. Em resposta ao questionamento levantado pelo Dr. Rafael, respondeu que não há um instrumento único para garantir a viabilidade ambiental do empreendimento.

A seguir, deu-se a palavra à **plenária**.

O primeiro inscrito, **Dr. Muni**, perguntou se o estudo do Dr. Philip era um estudo dele ou do INPA, uma vez que na imagem da apresentação constava o nome da instituição de pesquisa. Declarou que se preocupa com a generalização da exposição em desfavor da construção da rodovia. Em resposta, o **Dr. Philip** disse que o INPA não toma posição, mas os pesquisadores sim. Que os pesquisadores são contrários à pavimentação, pelas razões já expostas.

Dr. Marcos destacou as críticas sobre o General Villas Boas feitas pelo pesquisador Philip, oportunidade em que enfatizou a segurança nacional como premissa menor que também se sustenta. Ao Dr. Marcelo, enfatizou sobre a projeção de desmatamento e requereu os pressupostos secundários que embasam as suas estimativas. O pesquisador **Marcelo** interveio e respondeu aos questionamento narrando quais foram os pressupostos utilizados como base da sua pesquisa. Exemplificou dizendo que no mapeamento de ramais utilizou imagens de satélite, no desmatamento aplicou dados do PRODES, na altitude e nas declividades empregou dados dos sensores remotos do CRPM, no tipo de solo utilizou dados do IBGE e na hidrografia extraiu também do PRODES. Explicitou que a taxa de desmatamento utilizada foi a do ramal do Boi e ramal do Jequitibá, localizados no Sul de Lábrea/AM, local onde o professor Philip viu começar um ramal e hoje são vários ramais e assentamento. Disse que no material suplementar estão todas as variáveis, oportunidade em que convidou a todos a visitarem o site do IDESAM³. Retornando a palavra ao **Dr. Marcos**, este falou sobre a BR-174 até Roraima, relatando que seria interessante analisar o que aconteceu nos últimos 20 anos, como o desmatamento e fluxo migratório do trecho Manaus-Pacaraima. O pesquisador **Marcelo**, em resposta sobre o revestimento asfáltico como vetor de preservação ambiental e a presença mais efetiva do Estado, disse não que é a camada de asfalto que vai garantir a preservação, mas sim a via de acesso, que não precisa ser estrada, porque a Embratel está lá fazendo manutenção há dez anos com a estrada no seu estado atual. Portanto, entende que o Estado poderia estar presente com a estrada nas condições atuais. Argumentou que somos da Amazônia e não estamos utilizando os rios. Em conclusão, **Dr. Marcos** asseverou que não se pode isolar premissas, tem que analisar vários fatores. Alfim, **Dr. Philip** esclareceu que não criticou o general Villas Boas, apenas utilizou a palestra dele como reforço ao seu argumento, pois permitiram a abertura da rodovia sem o estudo de viabilidade econômica, com base na segurança nacional, numa obra que não tinha o menor sentido econômico.

O **General Melo**, do 2º Grupamento de Engenharia, em tréplica ao **Dr. Philip**, argumentou que o General Vilas Boas quis dizer é que a BR-319 é fundamental para a segurança nacional, embora não esteja na região de fronteira do país, porque toda estrada desse porte é importante para a segurança do país. Formulou os seguintes questionamentos: se a BR-319 vai ser asfaltada como serão mitigados os danos apresentados pela modelagem apresentada até o ano de 2100? Quais são os instrumentos que vão utilizar para que não ocorra aquele desmatamento da modelagem? Disse que não consegue entender como a BR-319, que liga duas capitais, não seja asfaltada. Acredita que cedo ou tarde os recursos da amazônia serão explorados. Questiona novamente: como serão mitigados os efeitos da modelagem apresentados por Marcelo. **Dr. Marcelo**, em resposta, disse que a modelagem serve para identificar os pontos que mais devemos prestar atenção, principalmente na AM-366, que vai cortar uma unidade de conservação e vai abrir um bloco de floresta totalmente desprotegida. Enfatizou que o Dr. Philip quis dizer é que independentemente de qualquer motivo a viabilidade tem que ser demonstrada.

A partir deste momento, foi dividido em bloco de três intervenções pelo mediador, Dr. Rafael, a fim de otimizar o tempo.

3 <https://idesam.org/simula-desmatamento-br319/>

O **Deputado Serafim Corrêa** disse que respeita o trabalho dos pesquisadores, mas ressaltou que eles deveriam contemplar o processo histórico para entender toda a realidade. Por exemplo, por que não chegou saúde e educação lá? Porque são 500 anos de abandono do Estado Brasileiro em relação ao antigo Grão-Pará e Rio Negro. Na oportunidade, explicou historicamente o processo de ocupação da Amazônia e o porquê da situação de abandono da região. Defendeu que a estrada já existe, sendo desnecessário todo o processo de licenciamento novamente. Que essa exigência só ocorre porque existem dois brasis, o Brasil do Brasil e o Grão-Pará e Rio Negro.

Dr. Flávio realçou que a questão da Amazônia é questão de soberania nacional. Fez uma comparação da política ambiental dos EUA e BRASIL.

O **Deputado Marcelo Ramos** entende que o ponto de equilíbrio do debate da BR-319 passa por posicionamentos divergentes. Destacou que os índices de desmatamento de um ramal em Lábrea não pode se comparar com a BR-319, pois foram abertos sem nenhum mecanismo de proteção ou discussão prévia. Ademais, boa parte da BR-319 é cercada por reservas. Asseverou que ter acesso ao cabo de fibra ótica da Embratel para manutenção não significa que este mesmo acesso garanta manter educação, saúde e moradia popular. Conhece a história de manutenção do cabo de fibra ótica, explicando que, inclusive, a Embratel possui piloto de motocross para garantir o acesso. Não se faz escola e saúde com piloto de motocross. Asseverou que não há obra de infraestrutura sem dano. Portanto, o debate mais saudável é: quais são as medidas para mitigar danos, e quais serão as medidas compensatórias dos danos irreversíveis. Concluiu afirmando que é isso que deve se discutir para avançar.

O pesquisador **Marcelo**, em sua réplica, argumentou que utilizou os dados de ramais de Lábrea por se tratar de uma realidade local. Sobre o argumento de que o ramal de Lábrea/AM, utilizado como parâmetro para a modelagem, não ter a mesma proteção, vaticinou que o grau de proteção não importa na taxa. A proteção entra em outro ponto do modelo. A proteção tem a ver com a dificuldade de desmatar na área. Disponibilizou-se a explicar o estudo mais detalhadamente. Enfatizou que a taxa tem que ser de algum lugar que você conhece. Se vai desmatar dentro ou fora de unidade de conservação utiliza-se outra metodologia dentro do modelo para simular. Entende que ferrovia leva todos os mesmos benefícios e causa muito menos impactos, do que prontamente discordou o **Dep. Marcelo Ramos**, mas deixou para outra oportunidade o debate.

Dr. Philip vaticinou que a Amazônia não recebe os recursos que merece. Sobre a comparação EUA e BRASIL, disse que lá nos EUA aconteceram também diversos problemas e que muitas coisas poderiam ser repensadas.

Inciado mais um bloco de três intervenções:

Juliano Marcos Valente de Souza, presidente do IPAAM, aduziu que quando se simula não se descreve a realidade, ao mencionar os alarmantes índices de desmatamento apresentados no trabalho que desenvolveu a modelagem. Sobre o ponto em que o Dr. Philip disse que se o governador quiser o trabalho é feito, ele ressalva que eles podem muita coisa, mas não podem tudo, nem sobrepor a lei.

Eduardo Taveira, Secretário do Meio Ambiente, disse que a BR-319, acima de tudo, é um fato político em si, que une a situação e oposição na sua reabertura. Lembrou a importância logística e de barateamento do frete, ao citar o caso recente da falta de soro em Manaus. Manifestou-se favorável à pavimentação obedecidas as questões ambientais. Disse que a SEMA tem a oportunidade de apresentar ao governo uma discussão prévia à implantação da BR-319 para que se possa mitigar os impactos que já estão sendo causados. Tem discutido na secretaria o avanço do ZEE da área do Madeira, Purus e Região Metropolitana. Quer avançar nas questões que precisam sair do papel, como a questão da política estadual de serviços ambientais, que precisa ainda de regulamentação. Quer avançar também nos aspectos relacionados à concessão florestal, fortalecer o papel das comunidades tradicionais. Aduziu que o Estado deve avançar para que políticas ambientais nos municípios sejam mais efetivas. Enfatizou que o Estado deve garantir que o combate ao ilícito vai ser duro. Concluiu dizendo que o Estado deve garantir desenvolvimento e sustentabilidade.

O **Dr. Fabiano Silva**, coordenador executivo da Fundação Vitória Amazônica - FVA citou três (03) pontos: a) o estudo apresentado é conjunto de subsídio e de qualificação de tomada de decisão. O quadro alarmante do cenário de desmatamento só se dará se nada for feito para controlar o desmatamento; b) como organização técnica de geração de conhecimento para tomada de decisão, o debate de consolidação e asfaltamento da BR-319 é altamente complexo e envolve uma séria muita ampla de interesses; c) a BR-319 está ligada a um processo de desenvolvimento econômico do Estado, de consolidação urbana de Manaus, de conexão com outros entes da federação. Não dá para debater a estrada em si apenas, ela está ligada e diz respeito a uma série de outras políticas. O ZEE é um grande instrumento público do planejamento do Estado. Sugeriu um vídeo de estudantes de UFAM do Mestrado Sociedade e Cultura da Amazônia chamado “A viagem das ideias”, filme baseado num livro de um autor local – Renan Freitas Pinto sobre a construção do imaginário amazônico.

Em resposta ao **Juliano**, o **Dr. Philip** disse que não é o que o que governo faz acontece, quis apenas enfatizar a força que tem o agente político nas tomadas de decisão. Não são as pessoas que estão na floresta que são os atores do desmatamento, mas sim os grileiros, pessoas que vêm de Rondônia. Concordou que o custo do frete é mais barato que o custo aéreo.

Marcelo se disponibilizou a demonstrar em detalhes o trabalho apresentado, a quaisquer interessados.

3º painel: informes do Procurador Fernando Merloto sobre o componente indígena, votação do relatório parcial e requerimentos:

Após o intervalo, ficou decidido que a reunião recomençaria com os informes do Dr. Fernando (Procurador da República do 5º Ofício), seguido da submissão do relatório à aprovação da plenária. Após, continuariam os debates e intervenções.

O **Procurador da República, Dr. Fernando Merloto Soave**, disse que atua na pauta da 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF, que trata de questões ribeirinhas, extrativistas, quilombolas e indígenas. Como dever de transparência expôs questões que envolvem a BR-319, pois possui procedimento paralelo no 5º Ofício da PR/AM, sob o viés dos possíveis impactos sobre as comunidades tradicionais, extrativistas e indígenas. Informou que vem sempre consultando o DNIT e a FUNAI sobre a questão do cumprimento das obrigações constitucionais e legais, como, por exemplo, a Convenção 169/OIT, que trata do direito de consulta aos povos tradicionais e indígenas. Discorreu que o Polo Naval foi objeto de ação judicial por não ter havido a consulta. Relatou que caso semelhante está ocorrendo em Autazes com a empresa Potássio do Brasil Ltda, que obteve as licenças, mas não atendeu a Convenção 169/OIT, que também foi suspensa judicialmente para a realização da consulta. Citou outro exemplo: o Linhão Manaus - Boa Vista, que impacta os Waimiri-Atroari. Confessou que sobre a consulta aos povos indígenas e mitigação de impactos não tem obtido respostas satisfatórias da FUNAI. Falou que no estudo do EIA/RIMA existia quase 50 povos indígenas para consulta, porque se considerava não só o eixo da BR-319, mas também os ramais e estradas. Atualmente, sobraram apenas três (03) terras indígenas para serem consultadas. **Deixou claro que se não for contemplada a questão da consulta, haverá a judicialização também. Asseverou também que a audiência pública do EIA/RIMA não contempla a questão da consulta aos povos indígenas.** Enfatizou que a forma de consulta tem que ser adaptada, inclusive para a língua deles. Que o art. 231 CF, Convenção 169/OIT e o Decreto 6040/2007 asseguram esse direito ao povo indígenas e comunidades tradicionais. Que é, de fato, um fator que dificulta quem deseja a construção da BR-319, mas precisa ser contemplado.

Em resposta, o **Dr. Carlos Eduardo**, do DNIT, informou que houve sim uma redução drástica de comunidades que deverão ser consultadas e que trará informações, em outras reuniões, para debater sobre o assunto. Que obedecerá toda a legislação pertinente.

O **Dr. Fernando Merloto** esclareceu que o que ele colocou foi sobre o estudo de componente indígena, que não se confunde com a Consulta da Convenção 169 da OIT. Assegurou que do ponto de vista da consulta não está tendo nada, ou seja, não há o acompanhamento via protocolo de consulta específico para o caso. **Que a inobservância desse ponto tem travado vários empreendimentos, como o Polo Naval.**

Em seguida, o **Dr. Rafael** submeteu o **relatório** à aprovação dos participantes, que já o haviam recebido por e-mail e *whatsapp*, anteriormente e com tempo razoável para análise, **ocasião em que foi aprovado por todos**. Em seguida, esclareceu que o relatório é uma prestação de contas dos trabalhos que estão sendo desenvolvidos. Disse que é um resumo do que foi o trabalho do Fórum desde julho de 2017. Assegurou que o relatório é um ponto de partida, que a partir daí decisões sejam tomadas, de forma que possam ser traçadas estratégias para as ações que podem ser implementadas. Propôs estratégia para ser avaliada pela plenária. Para tanto, dividiu o problema em dois: 1º) a questão da obra em si; 2º) a questão dos impactos da obra. Explicitando o primeiro ponto, disse que a questão da obra diz respeito ao governo federal, especificamente ao DNIT. Ressaltou que a competência para licenciar é do IBAMA. Sobre o papel do Governo do Estado do Amazonas na obra, disse que este tem importância em outras vertentes. Ressaltou que o Estado do Amazonas, através do IPAAM, que exerce o poder de polícia e fiscalização ambiental, e da SEMA, que formula políticas públicas quanto ao meio ambiente e órgão gestor das unidades de conservação, tem um largo campo para garantir a governança, facilitar o andamento da obra e solucionar os impasses. Lembrou que enquanto o Dr. Stroski esteve à frente da SEMA o órgão foi bastante atuante no Fórum. Deduziu que a participação do Dr. Eduardo no Fórum é uma esperança de dias melhores. Soube no segundo semestre de 2018, por meio de informação extraoficial, que o IPAAM teria autorizado planos de manejo na área de influência da BR-319. Ou seja, enquanto se discute qual é o modelo de desenvolvimento ideal, eles escolheram o pior, pois o plano de manejo cria uma pressão enorme para retirar madeira de áreas que não estão nele, mas que pode ser regularizada de maneira ilegal (“esquentamento”). Aduziu que também não se levanta suspeita sobre todos os plano de manejos, é somente uma hipótese. Assegurou que o plano de manejo aumenta o risco de desmatamento na área. Aduziu que solicitará ao IPAAM informações sobre o plano de manejo na área da BR-319. Também pedirá audiência com o governador do Estado. Por fim, sugeriu tratar a responsabilidade do governo federal como residual, naquilo que o governo do Estado não tem condições de propor, em relação aos impactos da obra.

O **General Melo** enfatizou que o Ministro do Transportes e o Presidente do DNIT são ex-militares e conhecedores da causa.

Dr. Carlos Cury, do IDESAM, explicou que este foi o terceiro estudo realizado pelo Idesam (Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia) sobre a BR-319. O primeiro foi sobre a análise ambiental e socioeconômica dos municípios⁴. O segundo foi sobre as unidades de conservação⁵. Este terceiro foi uma projeção com base numa realidade que não é boa. Disse que a importância do Fórum é mudar esses índices, ou seja, fazer com que essas equações que modelam sejam diferentes. Após discorrer sobre modelagem e inclusão do estudo em área com ZEE, indagou se o ZEE seria um elemento importante e se já teria havido algum estudo o incluindo nos parâmetros da pesquisa.

Meirijane entende que o EIA/RIMA contempla muitos defeitos. Elogiou os informes do dr. Fernando que enfatizou o fator humano na construção da BR-319, pois o foco estava muito voltado para a natureza. Arguiu que a construção da estrada beneficia não só os que nela moram, mas a todos brasileiros. Ao comentar sobre a malha viária de Roraima disse que esta poderia ser utilizada na modelagem para ficar mais precisa a informação. Acredita que o momento político é favorável. Acredita que o pesquisador Philip não deveria ser posicionar contra ou a favor.

Dra. Dioneia entende que a participação no fórum vai se modificando ao longo do tempo, que vê gente nova e as discussões se reiniciando. Acha importante começar a sua fala dizendo qual é o seu objetivo para que não fique sempre reiniciando as discussões. Lembrou que o objetivo do fórum é fortalecer a governança ambiental na BR-319. Disse que mora em Humaitá e que acabou de chegar de lá, e as notícias não são boas. Que sempre percorreu a estrada e nos últimos três anos percorreu essa estrada a cada 10 dias. Vaticinou que contempla a estrada constantemente, e acredita que se continuar com o sistema de proteção atual, as projeções apresentadas vão se concretizar antes dos prazos expostos pelo pesquisador. Disse que o cenário que projeta para 2050, se continuar com o sistema de proteção atual, até 2025 se alcança. Realidade, por exemplo, em 2011 tinha 800 pessoas. Hoje se fala em 10.000 famílias. Ficou abismada com o crescimento da Comunidade Céu Azul. Explicou que governança é todo mundo se colocar no território. Não tem dúvida que a estrada será asfaltada, mas que precisa de um processo de governança.

4 <https://idesam.org/analise-br319/>

5 <https://idesam.org/analise-br319-ucs/>

Lucas, do INPA, disse que também trabalha com modelagem e sempre com as hipóteses mais brandas. Assim, acredita que a modelagem apresentada seria a melhor das hipóteses. Acredita que haverá aumento da violência no campo. Assegurou que todas as obras da Amazônia sempre impactam a população local. Solicitou que sejam consideradas as necessidades da população. Disse que os impactos econômicos não estão sendo considerados como deveriam ser.

Marcelo disse que o modelo apresentado é o mais brando possível, comparando com outros modelos, inclusive o da National Geographic. Enfatizou que é um estudo refinado, que serve de alerta. Ajudar no planejamento territorial é a maior utilidade desse estudo.

Philip disse que o ZEE não é garantia de preservação ambiental, citando como exemplo Rondônia, que inclusive colocou o ZEE na Constituição e é um dos estados mais devastados. Arguiu que o problema não é o deslocamento dos que estão aqui, mas dos que vêm para cá. Ressaltou que a estrada leva também a outros problemas além dos ambientais, como a violência, tráfico de drogas, roubo de carros. Concordou com o fortalecimento da governança. Enfatizou que a compra de lotes de pequenos agricultores por grandes proprietários cria um ciclo de desmatamento, pois partem para outros locais para invadirem novas terras.

Dr. Akis propôs discutir a questão do mosaico das unidades de conservação nas próximas reuniões. Dr. Rafael disse que pautaria este assunto na reunião com o governador.

Por fim, passaram-se aos encaminhamentos:

1. A próxima reunião do fórum será na sede da OAB, no dia 25 de fevereiro de 2019 (a data foi posteriormente alterada para o dia 27/02);

2. Será agendada reunião do DNIT com o Procurador da República Fernando Merloto para tratar das questões levantadas na presente reunião, em data anterior ao próximo Fórum, a fim de atualizar os participantes sobre o componente indígena na próxima reunião;

3. Solicitar ao IPAAM e à SEMA informações sobre a concessão de planos de manejo na área de influência da BR-319, a fim de saber se o Estado realmente tem adotado essa política e quais são as políticas públicas que pretendem implementar a longo prazo;

4. Solicitar audiência com o novo governador do Estado do Amazonas, antes da próxima reunião do Fórum;

5. Agendar reunião com a presidência do DNIT, em data a ser definida posteriormente.

Após agradecer a presença de todos, e nada havendo mais a tratar, o Dr. Rafael da Silva Rocha encerrou a reunião às 18h.