

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

No dia **30 de setembro de 2019**, às 9h15min, no edifício anexo da Procuradoria da República do Amazonas, foi iniciada a **XVIII 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 que, na condição de anfitrião e moderador do Fórum, saudou a todos os presentes. Destacou que a última ata havia sido enviada aos participantes do Fórum, momento em que perguntou se havia alguma objeção quanto aos termos dela e, como não houve nenhum comentário, considerou a ata aprovada.

O **Dr. Rafael** submeteu a pauta para aprovação da plenária, ficando sua ordem assim estabelecida após ser assentida por todos: **a)** informes do DNIT, IBAMA e SEMA; **b)** apresentação dos seguintes palestrantes: b.1) Dr. Kleber Bechara, chefe do DEMUC/SEMA; b.2) Dr. André Marsílio, presidente da Associação dos Amigos e Defensores da BR-319; b.3) Dra. Daniela Gomes e Dra. Tamara Hojaij, da Fundação Getúlio Vargas (FGV); **c)** manifestação da plenária, disponibilizando-se o tempo de 5 minutos para cada intervenção; **d)** considerações finais e encaminhamentos.

Em seguida, o Dr. Rafael enfatizou que, embora seja a XVIII Reunião, é importante que se explique seu funcionamento, sobretudo aos que dela participam pela primeira vez. Disse que, após as apresentações, a palavra irá para a plenária, ocasião em que os interessados poderão se manifestar, respeitando-se a ordem de inscrições. Comentou que, para que seja preservada a igualdade de oportunidade de manifestação, costuma-se adotar o tempo de 5 minutos para que cada um se manifeste. Aos que eventualmente necessitem de mais tempo para expressar sua opinião, sugeriu que se inscrevam novamente para fazer uso da palavra. Fez um pedido especial aos que se deslocaram para Manaus e aos representantes comunitários para que não deixem de se inscrever e expor seus pontos de vista.

I. Informes:

a) Dra. Luizete Maia, Analista Ambiental do IBAMA, disse que a superintendência do IBAMA do Amazonas recebeu seu novo superintendente e que, infelizmente, por outro compromisso da agenda, ele não pode se fazer presente. Salientou a evolução do fórum, que vem engrandecendo e proporcionando muito conhecimento, inclusive científico. Mencionou que tais discussões têm lhe trazido muitos benefícios como analista ambiental.

A partir do cronograma do DNIT, informou que está se dando início a uma nova fase na BR-319. Observou a importante participação das comunidades no fórum, disse que essa representação é uma das mais significativas no evento.

Como analista ambiental, fez uma breve explanação de suas atribuições no que diz respeito ao licenciamento ambiental da BR-319.

b) O Dr. Carlos Eduardo, do DNIT, cumprimentou a todos e corroborou com a fala da Dra. Luizete sobre a importância da questão em pauta.

Em relação ao lote “C”, esclareceu que o seu projeto de pavimentação encontra-se em fase de conclusão, pretendendo-se manter o cronograma previsto de início do certame licitatório e começo das obras no primeiro semestre do ano que vem.

Quanto ao trecho que estava sem serviços de manutenção e conservação rodoviária (trecho do Igarapé Piquiá ao distrito de Realidade), disse que há previsão de, até sexta-feira (04/10/2019), dar ordem de início dos serviços para dar maior trafegabilidade ao trecho.

Continuou sua fala esclarecendo que, na última quinta-feira, receberam versão preliminar do EIA/RIMA complementar.

Por fim, agradeceu ao MPF pela oportunidade de participar da reunião e destacou que, se cada um fizer sua parte na respectiva competência, será possível que se atinja o anseio de todos o quanto antes.

II. Palestras:

1. Kleber Bechara (slides em anexo)

O **Dr. Kleber Bechara**, chefe do DEMUC/SEMA, apresentou uma palestra com o seguinte tema: *BARREIRA EM PARCERIA DA ADAF COM A SEMA*.

Em síntese, salientou que a barreira tem múltipla função, auxiliando tanto na vigilância sanitária quanto na governança da área, sendo sua localização próxima à entrada da RDS Igapó Açú. Por meio de fotos fornecidas pela ADAF, explicou o projeto do *container* da mencionada barreira.

Mencionou que se trata de acordo de cooperação técnica a ser assinado por ADAF e SEMA, mas que se encontra aberto para ingresso de outras instituições interessadas.

Em relação ao mosaico das áreas protegidas da BR-319, informou tratar-se de projeto capitaneado pela SEMA, ICMBIO e FUNAI.

Salientou que as aldeias indígenas foram identificadas e o próximo passo é ir junto às lideranças indígenas para validar as informações *in loco*.

Disse que essa região possui 19 UC's, e que houve adição de mais 2 UC's estaduais, totalizando hoje 21 UC's.

2. André Marsílio (slides em anexo)

O **Dr. André Marsílio**, presidente da Associação dos Amigos e Defensores da BR-319, apresentou uma palestra com o seguinte tema: *TRANSPORTE DE CARGA E DE PESSOAS NA RODOVIA MANAUS-PORTO VELHO*.

Apresentou diversos dados que foram extraídos de entrevistas de pessoas que trafegam na rodovia, além de cálculos realizados utilizando-se a tabela nacional de frete (<https://www.tabelasdefrete.com.br/p/calculo-carreteiro>).

Informou ser analista de sistemas, perito em computação forense e empresário na área de computação, salientando não ser empresário na área de transporte.

Com base nos dados apresentados, defendeu a utilização da BR, em especial, para o transporte de cargas perecíveis. Nessa ordem de ideias, salientou a grande quantidade de produtos perecíveis que são perdidos quando utilizada a via fluvial de transporte, fato que ocasiona a elevação do preço de venda ao consumidor final.

3. Daniela Gomes e Tamara Hojaij (slides em anexo)

A **Dra. Daniela Gomes** e a **Dra. Tamara Hojaij**, da FGV, apresentaram uma palestra com o seguinte tema: *PROMOVENDO TRANSPARÊNCIA E GOVERNANÇA TERRITORIAL NO CONTEXTO DA INSTALAÇÃO DE RODOVIAS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA – O CASO DA BR-319*.

A **Dra. Daniela** iniciou sua fala informando que se trata de um trabalho que vem sendo realizado ao longo de 2 anos, sendo financiado pela Fundação *Gordon and Betty Moore Foundation*.

Destacou, também, a atuação do FGVces (FGV - Centro de Estudo de Sustentabilidade), que trabalha no desenvolvimento de estratégias, políticas e ferramentas de gestão públicas e empresariais para a sustentabilidade no âmbito local, nacional e internacional. Seus programas são orientados por quatro linhas de atuação: formação; pesquisa e produção de conhecimento; articulação e intercâmbio; e mobilização e comunicação. Na oportunidade, rememorou algumas pesquisas que foram realizadas em outros locais, como a realizada em Juruti-Pa e os trabalhos realizados por ocasião do desastre em Mariana-MG.

A **Dra. Tamara**, em sua participação, informou que é advogada por formação e trabalha na coordenação do Centro de Direitos Humanos e Empresas (CeDHE) da FGV. Agradeceu a todos a oportunidade da apresentação, e, em síntese, discorreu sobre a organização e atuação do CeDHE da FGV.

A **Dra. Daniela**, em retorno, discorreu sobre o trabalho que vem sendo feito na BR-319, explicando que o objetivo é contribuir para o desenvolvimento territorial sustentável da região, com processos participativos, governança e acesso à informação. Prosseguindo sua fala, explanou acerca da organização da equipe e das três frentes de atuação do projeto: fortalecimento de capacidades e agendas locais; fortalecimento de espaços de governança; e articulação institucional.

A **Dra. Tamara**, por sua vez, esclareceu que o Centro de Direitos Humanos e Empresas tem enfoque no aspecto normativo da BR-319. Disse que o primeiro objetivo consiste na identificação dos gargalos e oportunidades para a adoção de uma abordagem preventiva de riscos socioambientais no processo de tomada de decisão de rodovias no Brasil.

Numa segunda etapa, informou que se pretende a formulação de um desenho da matriz de riscos e impactos socioambientais a ser considerada no processo de tomada de decisão da BR-319.

Por fim, disse que a terceira frente de atuação consiste em elaborar o desenho colaborativo do sistema de monitoramento participativo e alerta de riscos e impactos socioambientais.

III. Debates:

III.I) 1º Bloco

O **Dr. José Antônio**, em suma, disse que mora no Distrito de Realidade há bastante tempo e que, desde sempre, aquela região depende da capital do estado. Indagou se há previsão de iniciar a pavimentação da BR, visto que é de responsabilidade dos governantes dar condições ao exercício do direito de ir e vir.

A **Dra. Dioneia** observou, em relação ao mosaico, que sentiu falta da RDS Rio Manicoré. Aproveitou para reiterar um pedido que sempre faz, aos representantes da SEMA, de que possibilitem aos gestores participar das comissões. Ressaltou que a presença do gestor traz mais conhecimento de base, pois estão “na ponta” do processo.

Mencionou que atualmente está fazendo um trabalho, junto com a FGV, no Distrito de Realidade.

Por fim, sugeriu que fosse colocada, na pauta do Mosaico, a Floresta Tapauá.

O **Dr. Ubelmar** cumprimentou a todos e se apresentou como coordenador adjunto do grupo tarefa de trabalho do CREA. Comentou que é engenheiro civil e professor aposentado da universidade.

Inicialmente, fez uma lembrança de sua história com a BR-319. Mencionou que já participou como engenheiro do projeto de assentamento dirigido (PAD) do Rio Juma do INCRA, em 1985, e que usava a BR-319 pra chegar ao local. Ao final, disse que o povo que mora na área de influência da BR está “pagando o preço” da má gestão da Rodovia.

O **Dr. Macedo**, por sua vez, fez um apelo para que se reduzam os ataques entre os participantes dos grupos, pontuando, nesse particular, que isso pode prejudicar o debate. Aproveitou para fazer um desagravo ao tratamento recebido pelo Dr. Philip Fearnside do INPA. Disse que ambos têm opiniões divergentes, mas que se deve manter um bom relacionamento para a manutenção do debate.

Sugeri que seja realizada uma palestra para esclarecimentos conceituais em matéria ambiental, citando, como exemplo, que seja explanado acerca do que vem a ser o conceito de desenvolvimento sustentável.

Fez uma segunda sugestão, destinada à FGV, para que se fale sobre a Convenção 169 da OIT para melhor compreensão do tema por todos os participantes do Fórum.

Disse que o preço que estamos pagando pela não repavimentação da Rodovia não é culpa de ninguém. Isso porque a obra era uma estratégia militar de colonização para soberania, que não tinha o viés de fomentar a agricultura ou a pecuária.

Por fim, ressaltou que o mosaico poderia ter uma reunião específica, porque requer um aprofundamento.

O **Dr. Juarez**, amazonólogo, realizou diversas perguntas, a seguir listadas: a) Ao Carlos Eduardo, do DNIT, indagou sobre a manifestação do diretor geral do DNIT no sentido de que a pavimentação da BR somente ocorreria a partir de 2023, querendo saber se essa fala se coaduna com a intenção da superintendência do DNIT no Amazonas; b) Ao Kleber Bechara, da SEMA, perguntou se será um contêiner somente ou se é o primeiro de vários; c) Ao Dr. André, perguntou sobre a capacidade da balsa e os critérios técnicos que foram utilizados para o cálculo dos preços; d) Às representantes da FGV, perguntou quem são os contratantes e financiadores do estudo, além de indagar se há entidades do Amazonas engajadas nesse estudo. Especificamente para a Dra. Tamara, questionou sobre o orçamento para cobertura de riscos mencionado em sua palestra, indagando sobre quais seriam os orçamentos e os riscos, e se, por exemplo, abrangeriam incêndios e queimadas na Amazônia.

Quanto à Humaitá, disse que as estruturas econômicas do país estão voltadas para o que é mais barato. Independente de a BR estar asfaltada ou não, talvez interesse mais Humaitá fornecer produtos para Porto Velho que a Manaus, devidos aos custos e à proximidade.

Encerrados os questionamentos do primeiro bloco, o **Dr. André Marsílio**, em resposta ao Dr. Juarez, disse que, das 3 planilhas de cálculo que foram feitas, a primeira foi em relação ao transporte de carga de 27 toneladas, sendo que seus dados foram extraídos de uma matéria jornalística no porto Chibatão em 2014. Disse que esse valor abrange os custos da balsa e do combustível do caminhão, sem os custos de manutenção.

Com relação ao transporte na vazante do Rio Madeira, disse que utilizou como medida uma carreta de cinco eixos, com ela vazia ou cheia. Quanto aos cálculos, evidenciou que utilizou como base o deslocamento de um caminhão de 3 eixos, sempre utilizando a tabela de frete, anteriormente citada, para fazer os cálculos.

O **Dr. Carlos Eduardo**, do DNIT, em resposta ao Dr. Juarez, destacou que, com relação ao trecho de Realidade, até sexta-feira será dado início aos serviços de manutenção e conservação que estão licenciados.

Fez uma breve explicação sobre os procedimentos para a concessão da licença ambiental, ocasião em que falou também do cronograma previsto para a trecho do meio. Ainda nesse ponto, disse que até o final de 2021 pretende conseguir a licença prévia e trabalhar para obter a licença de instalação.

Com relação ao lote C, disse que estão trabalhando para que, no primeiro semestre do ano que vem, consiga-se repavimentá-lo.

O **Dr. Kleber Bechara**, chefe do DEMUC/SEMA, disse que achou pertinente a colocação da Dra. Dioneia no sentido de incluir a RDS Manicoré nos estudos que têm sido feitos em relação ao Mosaico.

Com relação à participação dos gestores, em esclarecimento à dúvida do Dr. Kleber, a **Dra. Dioneia** sugeriu que seja oportunizado aos gestores a participação, para além das reuniões do fórum, das discussões técnicas, fazendo parte das comissões temáticas.

Em resposta, o **Dr. Kleber** disse que há incentivo por parte da secretaria e que os gestores estão autorizados, desde já, a participar dessas reuniões. Acrescentou que, na próxima reunião, já participará a gestora da RDS Rio Madeira, a Sra. Amanda.

Quanto à Floresta Tapauá, ressaltou que estão atentos ao problema de governança na localidade e que estão realizando uma seleção de pessoas que conheçam a realidade da unidade. Além disso, ressaltou que estão trabalhando na questão dos recursos oriundos das RDS's, revelando que já há um fundo regulamentado para receber tais recursos.

Em resposta ao Dr. Juarez, disse que será apenas um contêiner, que não depende da pavimentação da estrada e que será implementado assim que ocorra o seu recebimento. Ressaltou que há previsão de instalação em novembro, após anuência do DNIT quanto ao local de instalação.

Em complementação, o **Dr. Luís** ressaltou que esse contêiner faz parte de um convênio entre o instituto da agricultura e o governo do estado, além de informar dados técnicos e aspectos de implantação.

A **Dra. Daniela** e a **Dra. Tamara**, por sua vez, esclareceram que não estão fazendo estudo de impacto ambiental nem de viabilidade econômica. Disseram que elas realizam apenas pesquisa para trazer a informação qualificada de coleta de demandas e garantir uma discussão ampliada do objeto de debate.

Sobre a sugestão do Dr. Macedo, esclareceram concordar com a ampliação das discussões para fazer uma análise sobre diversas questões, dentre elas a do que seria desenvolvimento sustentável. Defenderam que esse conceito deve ser construído por todos, e por esse motivo concordam com a importância de espaços de diálogo como esse. Salientaram, também, a importância da discussão sobre a convenção 169 da OIT.

Em resposta ao Dr. Juarez, disseram que o projeto é financiado pela *Fundação Gordon and Betty Moore Foundation*. Evidenciaram que qualquer financiador tem que estar alinhado com a missão da FGV, partindo-se da premissa de que o cliente é a sociedade. Esclareceram que a escolha de pesquisa foi da própria entidade de pesquisa e não da entidade financiadora.

Neste momento, o **Dr. Ubelmar** perguntou se a FGV tem levado em consideração que o grande impacto ocorrido na região foi quando houve a implementação do projeto, sendo que o que se pretende agora é apenas a pavimentação.

Em resposta ao Dr. Ubelmar, pontuaram que não estão avaliando os diferentes momentos e os diferentes impactos, informando que a pesquisa se volta a entender como é possível fortalecer um determinado território, para garantir oportunidades ampliadas e fortalecer as governanças, evitando a violação de direitos na implementação/operação/manutenção do projeto.

A **Dra. Tamara** respondeu ao Dr. Juarez que, em relação ao estudo do componente indígena, a FGV não faz parte do processo de licenciamento ambiental (confirmando o que a Dra. Daniela havia dito anteriormente). Ressaltou, nesse contexto, que o projeto de estudo dos direitos dos povos indígenas será importante no processo de tomada decisão.

Quanto à análise orçamentária, disse que ainda não consegue responder às perguntas, pois essas questões passam outras análises do projeto. Contudo, colocou-se à disposição para futuramente respondê-las no momento oportuno.

A **Dra. Daniela** reforçou a ideia de que a FGV não trabalha no processo de licenciamento ou qualquer outro estudo de impacto ambiental. Disse que a matriz de riscos que está exposta na apresentação é um processo que acopla ao procedimento de licenciamento ambiental, mas que não é elemento do rito do licenciamento.

O **Dr. Rafael** complementou as falas dizendo que é importante rememorar o objetivo do fórum, partindo-se da premissa de que a BR será pavimentada e que é necessário que se converse sobre as divergências de entendimento sobre o tempo e o modo de sua pavimentação. Rememorou a fala do Dr. Flávio, ausente na reunião, que comentou que a rodovia solucionará alguns problemas, mas criará outros.

Complementou a fala do Dr. Macedo, no sentido de que não há um projeto consistente para as pessoas que vivem às margens da rodovia. Ressaltou que o argumento de que a rodovia aumentará o desmatamento e a violência não deve ser recebido no sentido de impedir sua pavimentação, mas, sim, com o intuito de que haja sugestões de mecanismos, ferramentas ou qualquer outro meio que minimize tal ocorrência. Disse que o trabalho é pensar e antecipar eventuais problemas, posto que a pavimentação ocorrerá.

O Dr. Rafael, na sequência da sua fala, encampou a sugestão de exposições conceituais, salientando se tratar de um espaço aberto para que venham pessoas habilitadas a palestrar sobre o assunto.

Relembrou, por fim, que já houve reunião específica sobre o mosaico da BR-319, acreditando ainda não ser o momento para estudo por se tratar de uma ideia muito embrionária.

III.I) 2º Bloco

O **Dr. Ricardo Costa**, da FUNAI, inicialmente parabenizou os expositores pelo conteúdo apresentado.

Comentou, em relação ao Dr. André, que considerou muito interessante o trabalho trazido e complementou dizendo que todo empreendimento tem que ter viabilidade econômica, justiça social e respeito ambiental. Nesse sentido, considerou importantes as explicações do Dr. André sob o ponto de vista do desenvolvimento econômico. Disse que gostaria de ver outro expositor falando sobre o transporte de passageiros, posto que houve exposição sobre transporte de carga.

O Dr. Ricardo continuou suas considerações dizendo, ao Dr. Carlos Eduardo, que tem acompanhado pelo noticiário que a rodovia não está entre as prioridades do governo federal, e que por isso acredita que há um desafio político do fórum em reverter essa situação. Disse que um dos objetivos do fórum, senão o maior, é fazer funcionar um modelo de governança adaptado a partir das experiências anteriores, como as vividas na BR-163. Sugeriu que se convide participantes dos distritos ambientais da BR-163 para colher experiências.

O **Dr. Marcos Cunha**, representando a seccional da OAB do Amazonas, ressaltou a premissa de que haverá o asfaltamento. Ao comentar sua experiência pretérita, disse que já esteve à frente da diretoria de transportes da agência reguladora do Estado do Amazonas. Indagou à FGV se há uma vinculação desse estudo com ações práticas de execução na BR-319. Disse que a OAB tem intenção de colaborar nos segmentos relacionados à viabilidade do projeto.

O **Dr. Cleiton Rodrigues**, representante da Secretaria do Estado de Assistência Social (SEAS), afirmou que acredita que não ficou claro a expectativa do fórum com relação à secretaria. Disse que gostaria de adiantar que o papel da Secretaria do Estado de Assistência Social ainda está muito incompreendido, que a SEAS só atua na gestão, que realiza o acompanhamento da execução da política de Assistência Social que é realizada pelas secretarias municipais.

Evidenciou que já houve uma manifestação da SEAS no sentido de que sejam criadas ferramentas para aproximação dos gestores à área de assistência social no que tange aos riscos e à vigilância acerca da violação de direitos. Destacou que a ideia central é, pelo menos, criar um instrumento comum de trabalho.

O **Dr. João Wilson** iniciou sua participação dizendo que representa mais de 400 famílias de 10 comunidades diretamente atingidas pelos impactos desse processo.

Questionou, diretamente ao DNIT, sobre o ramal que liga a BR-319 às comunidades, notadamente à comunidade de Democracia. Mencionou que há um impasse sobre de quem seria a responsabilidade (se do governo estadual ou federal) em relação ao ramal, razão pela qual gostaria que isso fosse esclarecido.

Disse que gostaria de saber, também, como está sendo vista essa possibilidade de pavimentação do ramal. Evidenciou que a preocupação é de que maneira será possível diminuir os impactos às famílias que vivem no entorno.

Por fim, defendeu a ideia de desenvolvimento sustentável e governança na estrada.

O **Dr. Manoel**, representando a cooperativa, rememorou a vinda de várias famílias do sudeste para a região sul do Amazonas. Disse que moram mais de 254 famílias no assentamento em que vive.

Salientou a importância da pavimentação da BR-319 pois, sem ela, a população não poderá exigir a pavimentação dos ramais pelo governo.

A **Dra. Fran Araújo**, mobilizadora local da Fundação Getúlio Vargas, disse que sua fala hoje é como moradora.

Comentou que vê que a BR parece um lençol de retalhos em sua manutenção, pois havia uma empresa que fazia o serviço de “tapa buracos”. A dúvida que possui é por que, em menos de 2 anos, o asfalto precisa ser tirado para ser refeito.

Lamentou, ainda, o fato de não haver sinalização de onde estão abertos os buracos, colocando em risco a segurança na estrada.

Questionou, por fim, qual seria a fiscalização realizada para atestar a qualidade desse asfalto.

O **Dr. Ubelmar** direcionou sua pergunta à FGV, questionando se a pesquisa remonta à época da implantação da BR, se considerou as tribos indígenas descobertas na região e se contemplará as riquezas existentes na Amazônia.

Disse que não observou medidas compensatórias ambientais no EIA/RIMA que leu, há cerca de 5 anos.

Quanto à qualidade do asfalto, mencionou que há 2 testes que são obrigatoriamente feitos antes da entrega de cada trecho. Disse que o DNIT deve ter o zelo em proceder com esses 2 testes para que se garanta a qualidade do pavimento, ocasião em que perguntou ao DNIT se estão sendo feitos esses estudos.

O **Dr. Macedo**, com relação ao EIA, disse que a fase atual é de verificar a viabilidade ambiental do empreendimento. Evidenciou que um dos programas que deverá ser incluído, e que tem sido objeto de solicitação pelo IBAMA, é o plano de ordenamento físico territorial para indicar onde é oportuno ter assentamento e que tipo de atividade econômica é viável.

A **Dra. Dioneia** observou que os portais sofreram alterações de localização. Destacou a importância do Fórum ao dizer que, se não fosse pela reunião, não saberia da mudança da localização desses portais, citando como exemplo a mudança dos portais de Manicoré e Lábrea.

O **Dr. José Antônio** salientou que os habitantes de seu distrito (Realidade) precisam se locomover, necessitando que seja efetivado seu direito de ir e vir garantido na Constituição. Frisou que o estado do Amazonas deve proporcionar o acesso deles à capital do estado, de tal forma que não precisem se socorrer de cidades de outros estados, como Porto Velho em Rondônia.

Ressaltou que, caso adquirisse um caminhão de 9 eixos, estaria impedido de trabalhar por não poder trafegar com veículo que ultrapasse o peso limite estabelecido para a rodovia.

Quanto ao trecho de Realidade, perguntou se há um documento a ser fornecido para demonstrar o projeto de repavimentação da BR, posto que pretende mostrá-lo aos cidadãos do seu município.

Perguntou ao DNIT, também, onde seria a exata localização do portal de fiscalização da ADAF.

O **Dr. Rafael**, ao tempo em que agradeceu a participação do Dr. José Antônio, esclareceu que a localização pretendida para o portal é no município de Humaitá. Em relação aos encaminhamentos, fez os apontamentos constantes ao final da ata, os quais foram acolhidos pelos presentes.

Em considerações finais, a **Dra. Daniela Gomes**, respondendo ao Dr. Marcos, ressaltou que não há vinculação do projeto realizado pela FGV ao governo federal, que é um trabalho independente e autônomo, que seu estudo é considerado como um bem público e pode ser usado por qualquer outro órgão do governo. Destacou que a SEMA tem apoiado o trabalho na região e que os gestores das UC's também vêm ajudado bastante, compartilhando experiências e apontando oportunidades de melhoria nas comunidades.

Concordou com a fala do Dr. Macedo no sentido de ressaltar que as pessoas que moram ao longo da estrada querem uma pavimentação com respeito aos recursos naturais e sustentabilidade, e não a qualquer custo ou de modo a degradar a qualidade do ambiente em que vivem.

Destacou que o licenciamento ambiental não dá conta de todo o projeto de desenvolvimento territorial e que esse estudo é deficiente em determinados pontos. Mencionou que, justamente nesses pontos, é que a FGV vem trabalhando para complementá-lo, mas deixou bem claro que o trabalho realizado não faz parte do licenciamento ambiental.

O **Dr. Kleber**, da SEMA, em considerações finais, agradeceu a oportunidade de participar do debate.

Em resposta ao Dr. Clayton, da SEAS, informou que foi nomeada a gestora Francisca para atuar sobretudo na integração entre SEMA e SEAS.

Em relação às colocações do Dr. João Wilson, da comunidade de Democracia, destacou que, embora a pergunta tenha sido originalmente destinada ao DNIT, sente-se confortável em responder, esclarecendo que há um grande projeto de criação de uma estrada parque. Disse que esta é uma atribuição do estado, na qual não há governança do DNIT.

Quanto à colocação do Dr. Ubelmar sobre como os territórios indígenas foram incorporados ao mosaico, ressaltou que essa é uma leitura atual construída pela FUNAI ao longo do tempo.

Em resposta à Dra. Dioneia, falou que os locais foram escolhidos em função da lógica das unidades de conservação. Mencionou que o intuito foi o de não deixar áreas desguarnecidas, fato que ocorreria se o “gargalo” fosse no entrocamento do ramal de Manicoré.

O **Dr. Carlos Eduardo**, do DNIT, em resposta ao Dr. Ricardo (da FUNAI), disse que a BR-319 é prioridade tanto para o governo federal quanto para o estadual. Ressaltou que estão envidando esforços para concluir as obras o quanto antes. Disse que o cronograma é para concessão da licença prévia até ano que vem e licença de instalação em 2021.

Quanto à colocação do Dr. João Wilson, mencionou que o Dr. Kleber já havia respondido à pergunta.

Em relação à reclamação da Dra. Fran Araújo, comprometeu-se em repassá-la à área técnica de engenharia, afirmando que reforçará a necessidade de haver celeridade na prestação do serviço durante o período de verão.

Para o Dr. Ubelmar, destacou que o estudo que está sendo feito é somente uma complementação ao EIA/RIMA. Ressaltou que esse estudo contempla as comunidades.

No que tange aos serviços laboratoriais e à qualidade do asfalto, salientou que há serviço de supervisão para acompanhar a qualidade, havendo diversas responsabilidades na cadeia fiscalizatória, notadamente do fiscal de contrato, do próprio DNIT e da empresa que realiza os serviços.

Respondendo ao Dr. José Antônio, disse que disponibilizará, no grupo do MPF, a homologação da licitação que abrange o trecho que estava descoberto.

Quanto à pesagem dos veículos, falou que o DNIT tem se esforçado, junto com a PRF, para firmar convênio para ampliar a força de trabalho. Além disso, informou existirem tratativas avançadas com a Polícia Militar e com a Secretaria de Segurança Pública no sentido de fazer um acordo de cooperação técnica para ampliar a fiscalização tanto no início da BR quanto em Humaitá.

No que diz respeito ao peso dos caminhões, esclareceu que em todos os projetos de rodovia existem limitações nesse sentido. Defendeu que, no caso da BR-319, essa limitação é necessária por existirem pontes de madeira.

Relembrou que há 2 balanças móveis, uma no Careiro Castanho e uma na BR-174.

Finalizou dizendo que estão de portas abertas para esclarecer eventuais dúvidas.

O **Dr. André**, por sua vez, pontuou que o estudo sobre o transporte de carga foi realizado em razão do questionamento, em edições anteriores do fórum, acerca da viabilidade econômica da BR-319. Destacou que em reuniões passadas foi apresentado, pelo superintendente do DNIT, um estudo de viabilidade econômica realizado em 1970.

Informou que não recebe dinheiro de governo estadual ou estrangeiro, que somente recebe as contribuições dos associados, sendo com esses recursos realizada a fiscalização como sociedade civil organizada.

Lembrou que a associação, ao longo desses anos, luta pela repavimentação da BR-319, salientando a importância do Fórum em reunir representantes de diferentes segmentos da sociedade para discutir o tema.

Defendeu que houve um crime de lesa-pátria na BR, notadamente em relação à explosão da rodovia, e disse que, embora esse crime esteja prescrito, continuará denunciando tal fato.

A **Dra. Luizete Maia**, do IBAMA, disse que a apresentação da FGV enriqueceu o evento e que esse estudo trará inúmeros elementos a serem avaliados. Pontuou que os estudos estão em progresso e que esses dados serão levados em consideração no momento em que o analista ambiental fizer o parecer para concessão ou não da licença.

Quanto aos portais, esclareceu que existem dois portais de mesmo nome, sendo que ambos dependem da manutenção e gerência dos gestores das UC's.

O **Dr. Luís**, em complemento à fala do Dr. Kleber, deu mais detalhes sobre o local e o cronograma de implantação do contêiner.

Por fim, o **Dr. Rafael**, após agradecer a presença de todos, deu por encerrada a XVIII Reunião Ordinária do Fórum Permanente de Discussão sobre o Processo de Reabertura da Rodovia BR-319.

IV. Encaminhamentos:

1. As palestras serão disponibilizadas aos participantes do fórum quando for enviada a ata;
2. A próxima reunião do fórum será no município de Humaitá, em local a ser definido, no dia 12 de novembro, às 18 h;

3. Após a reunião em Humaitá, o próximo fórum será em Manaus, na Superintendência do DNIT, em 09 de dezembro, às 09h;

4. O MPF convocará uma reunião com SEMA, ICMBIO e FUNAI para discussão do mosaico da BR-319.