

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

No dia 10 de fevereiro de 2020, às 09h30min, na sede do DNIT, foi realizada a XXI 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.

I. Abertura da reunião:

O **Dr. Rafael**, Procurador da República e moderador do Fórum, saudou a todos os presentes. Perguntou se alguém tem alguma objeção aos termos da última ata e, como ninguém se manifestou, considerou aprovada a ata da XX Reunião do Fórum Permanente de Discussão da Reabertura da BR-319.

O membro do MPF submeteu a pauta à aprovação da plenária, que ficou assim estabelecida e assentida por todos: i) Recepção e abertura do Fórum; ii) Informes do DNIT e do IBAMA; iv) Considerações iniciais da Dra. Rose Hoffmann, Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação; v) Apresentação, pelo Dr. Rafael, do relatório parcial conclusivo; vi) Lançamento da jornada RETA, apresentado pela Dra. Dionéia Ferreira; vii) Exposição do Dr. Juarez Balduino; viii) discussões da plenária; ix) considerações finais e encaminhamentos.

Passada a palavra ao **Dr. Carlos Eduardo**, representante do DNIT e anfitrião do evento, ele agradeceu a presença de todos. Como informe, destacou os avanços com relação à pesagem dos veículos automotores que transitam na BR-319. Ressaltou que a celebração de um convênio com o governo do Estado do Amazonas, através da PM, está em processo avançado. Esclareceu que, com o convênio, será possível intensificar a fiscalização na rodovia e aumentar o efetivo que atua na atividade.

Disse que também compõe a equipe de fiscalização de trânsito da BR-319, que iniciou com 2 agentes e foi ampliada para 6 servidores do DNIT.

Comentou que, na semana passada, o DNIT iniciou uma operação denominada Amazonas, cujo objetivo é o de monitorar as condições de trafegabilidade no período de inverno e fiscalizar o peso dos veículos na BR. Ressaltou que, até o presente momento, nunca houve necessidade de interrupção da rodovia por questão de segurança, mas que essa hipótese não é descartada.

Com relação ao aspecto ambiental, ressaltou que o trabalho vem sendo realizado para concluir a versão preliminar do EIA/RIMA com vistas a manter o cronograma inicialmente estabelecido para a obtenção da licença prévia e de instalação até o ano que vem.

Quanto aos estudos do componente indígena, mencionou que estão em análise os relatórios acerca de 3 etnias, que foram entregues pela empresa responsável.

Finalizou dizendo que o governo está se esforçando para a retomada, nesse ano, das obras relativas ao lote C.

A **Dra. Rose Hoffmann**, Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação no Ministério da Economia, saudou a todos e esclareceu que seu papel é de articulação entre os ministérios com o intuito de dar celeridade à repavimentação da BR-319.

Explicou que projetos que são considerados prioritários pelo governo federal recebem um selo de prioridade nacional, sendo a BR-319 um deles. Em razão disso, foi designada para fazer a articulação entre os ministérios para dar maior robustez técnica e celeridade ao empreendimento.

Nesse contexto, acentuou que essas demandas muitas vezes não se restringem a um ministério e que é nesse ponto que ganha relevância a sua missão de fazer com que as demandas da BR sejam direcionadas a quem tem competência para cada uma delas, de modo a acelerar e aprimorar a conclusão da rodovia.

Destacou que a intenção é participar dos próximos eventos e se colocou à disposição para ajudar da melhor forma possível.

O **Dr. Rafael**, para exemplificar a importância do endereçamento correto das demandas, relembrou um episódio ocorrido em reunião anterior, quando o deputado Luiz Castro (então presidente da comissão de meio ambiente da Câmara dos Deputados) cobrou do DNIT a solução de diversos problemas da rodovia. Pontuou que embora, via de regra, concorde com os posicionamentos do deputado, viu-se na obrigação de esclarecer que o DNIT não era responsável por tudo. Destacou, com isso, a importância do encaminhamento correto das demandas aos órgãos competentes e o papel estratégico da Dra. Rose nesse sentido.

A **Dra. Luizete Maia**, do núcleo de licenciamento ambiental do IBAMA no Amazonas, cumprimentou a todos e ressaltou a existência de dois processos relativos ao trecho do meio da rodovia: um acerca da manutenção e conservação (o qual é conduzido pelo IBAMA no Amazonas) e outro que trata do licenciamento ordinário, que abrange o EIA/RIMA (que é conduzido pela sede do IBAMA, em Brasília).

Disse que percebeu o progresso na participação da população que vive ao longo da rodovia nesse projeto. Pontuou o papel essencial que vem sendo desempenhado pela equipe de supervisão ambiental na interlocução entre o DNIT e a população. Falou que o órgão federal não consegue acompanhar a execução do serviço e que, por isso, o DNIT contratou uma equipe de supervisão e de gestão que está acompanhando os serviços em execução ou justificando a impossibilidade de uso da rodovia.

Em continuação, a Dra. Luizete informou que a licença de instalação do trecho de 405 km foi renovada por 24 meses, para que se tenha tranquilidade até que o processo ordinário avance.

Esclareceu que, por questões de gestão de pessoal, foi criado um grupo específico no IBAMA para conduzir o processo ordinário (aquele que analisará o EIA/RIMA). Destacou que essa criação não trouxe prejuízo ao projeto da BR-319, pois a legislação é única e os critérios de análise também, sendo esse tipo de mudança comum.

O **Dr. Rafael** salientou que se o fórum for analisado isoladamente não chegará a grandes resultados, devendo ser visto como instrumento da RETA. Conceituou a RETA como sendo um conjunto de trabalhos desenvolvidos para que haja a reabertura da BR-319 com sustentabilidade, sendo todos os atores que se encaixam nesse objetivo integrantes da RETA. Como produtos concretos do trabalho conduzido pelo fórum, citou o relatório parcial conclusivo e a carta aberta que foi decisiva para a decisão de pavimentação do lote C.

Com relação ao relatório parcial conclusivo, ressaltou que a última versão aprovada pelos participantes está atualizada até a 9ª reunião do fórum. Informou que atualizou o documento até a 20ª reunião, pretendendo submetê-lo à aprovação na 22ª reunião, para que todos tenham tempo de ler e fazer sugestões. Esclareceu que a reunião de hoje entrará no relatório que será entregue em 2021.

Destacou que a primeira ACP, ajuizada pelo MPF, que trata sobre o processo de licenciamento da BR-319 foi julgada, recentemente, parcialmente procedente. Em resumo, a decisão é no sentido de que as obras do trecho do meio e do lote C estão condicionadas ao EIA/RIMA e ao licenciamento ordinário. Entretanto, destacou que a decisão prevê a possibilidade de finalização das obras que já estavam em curso e das obras necessárias para mitigação dos impactos ambientais.

Ressaltou que fez essa observação porque o MPF liderou a carta aberta para a repavimentação imediata do lote C, pois já havia licença ambiental concedida pelo TAC de 2007. Salientou que somente depois disso é que o MPF do Amazonas tomou conhecimento desse acórdão que dá outra interpretação ao TAC. Disse que essa ACP é de atribuição de outro membro do MPF e que ele já fez uma petição para que o DNIT seja intimado para cumprir a decisão.

Nesse ponto, destacou que não está claro para todas as partes quais são os limites dessa decisão. Ressaltou que o MPF analisará o processo e fará um estudo do que poderá ser feito ou não.

Comentou que destacou, no relatório, a necessidade de apoio ao controle de peso na rodovia. Disse que é visível a dificuldade do DNIT e da PRF para fazer esse controle, pois não possuem o efetivo necessário. Também fez uma observação quanto à necessidade de apoio do governo federal na fiscalização, notadamente por meio do convênio com a Polícia Militar, cujas tratativas se arrastam há bastante tempo. Na ocasião, sugeriu a elaboração de uma segunda carta com o objetivo de sensibilizar o governo do estado para celebrar o convênio com o DNIT.

Quanto aos postos de fiscalização, comentou que existe um impasse na definição de quem vai ser o responsável pela gestão, o que justifica o fato de o DNIT ainda não os ter construído. Informou que os Municípios sequer responderam aos ofícios enviados há mais de 1 ano. Desse modo, não há definição de quem vai ocupar, nem de onde vai se localizar. Disse que o que há de mais concreto é a barreira que a SEMMA e a ADAF querem implementar em parceria na entrada da RDS do Igapó, mas que ainda é muito distante de como seria o posto de fiscalização da forma como foi concebido inicialmente.

A **Dra. Luizete Maia** ressaltou que existe uma delicadeza para os dois lados, tanto para o empreendedor que não executa a obra quanto para o fiscalizador. Disse que há situações em que não há culpados. Citou que existem diversas questões que impossibilitam a criação dos postos de controle. Diante disso, destacou que sugeriu ao IBAMA/Sede que esse ponto fosse migrado para o processo ordinário, o que foi acatado. Destacou, por fim, que esses postos não foram descartados, somente migraram para o processo de licenciamento ordinário.

O **Dr. Carlos Eduardo** agradeceu, de antemão, a disponibilidade dos que participarem da elaboração da carta sugerida pelo Dr. Rafael. Falou que a OAB/AM vem acompanhando essa questão do controle de peso e fez, recentemente, uma carta ao governador do estado acerca do convênio com a PM.

No que diz respeito aos postos de fiscalização, disse que o governo do estado apresentou um plano de governança que foi aprovado pelo DNIT. Informou que disponibilizará a última versão do projeto dos postos.

O **Dr. Rafael** falou sobre outra questão recorrente no Fórum: o estudo do componente indígena. Disse que isso tem reflexos tanto no prazo para protocolar o EIA/RIMA quanto na obtenção da licença prévia. Pediu para que o DNIT visite esse detalhe no relatório, pois parece haver divergência na previsão das datas para a conclusão do estudo. Acrescentou que, pelo que entendeu, o cronograma está dentro do prazo, informação que foi confirmada pelo Dr. Carlos Eduardo, que se comprometeu a verificar.

Por fim, o **Dr. Rafael** comentou que pouca coisa foi dita sobre o mosaico no fórum, por isso há pouca informação documentada sobre esse tema no relatório.

II. Palestra:

A **Dra. Dionéia Ferreira**, articuladora da RETA, comentou que nasceu em Humaitá e que trabalhou por 8 anos no trecho do norte da BR-319, tendo sido gestora da RDS Igapó-Açu. Disse que, em 2011, começaram a articular uma rede que recebeu o nome de Rede Transdisciplinar da Amazônia. Rememorou eventos realizados, projetos concluídos e diversas atividades da RETA. Mencionou que será lançado um programa de comemoração que começará em junho desse ano e vai até o mesmo mês do ano que vem, cujo nome será "*Jornada Reta*". Essa programação contará com encontros e oficinas que ocorrerão ao longo do ano em homenagem aos 10 anos da RETA.

No momento em que o Dr. Rafael passou a palavra ao Dr. Juarez, o **Dr. Flávio** se manifestou no sentido de impugnar sua legitimidade em representar o Cacique Adamor. Ressaltou que o Dr. Juarez, até o momento, não exibiu nenhum documento que o autorize a representá-lo. Destacou que, quando passou a representar a OAB/AM, trouxe um ofício do presidente da seccional como sendo uma autorização.

O **Dr. Rafael** falou que compreende os argumentos do Dr. Flávio, mas que não impedirá o Dr. Juarez de fazer uso da palavra. Isso porque o cacique está incluso no grupo do WhatsApp e não se manifestou contra o pedido de representação do Dr. Juarez.

O **Dr. Juarez Balduino**, Amazonólogo, cumprimentou a todos e comentou que conheceu o cacique Adamor (representante da comunidade da região de Manicoré) num evento que participou. Naquela ocasião, o cacique comprometeu-se em participar do fórum no dia de hoje. Entretanto, ressaltou que foi informado pelo cacique sobre a impossibilidade de seu comparecimento em razão de outro compromisso, razão pela qual o cacique haveria o autorizado a representá-lo e enviado uma foto com alguns posicionamentos e pedidos, quais sejam:

i) que seja feita consulta às comunidades impactadas pela repavimentação da BR-319;

ii) o projeto da FGV não está de acordo com a população indígena;

iii) que haja esclarecimento quanto ao projeto da FGV. Que haja participação da COIAB, do INPA e de indígenas de outras regiões que já sofreram impactos;

iv) que o projeto da FGV não seja apresentado no Fórum, pois a população indígena impactada ainda não definiu nada, notadamente a população do Capanã;

v) grilagem de terra cada vez mais constante, adentrando aos castanhais que lhe pertencem. Nesse ponto, disse que o cacique ressaltou que os indígenas estão sendo ameaçados de morte para desocuparem suas terras;

Sobre o tema, o Dr. Juarez disse que (na mesma reunião que participou) um outro cacique (cujo nome não se recorda) informou uma diminuição na quantidade de peixes no rio que abastece o lago Capanã. O mencionado cacique acentuou que esse rio mudou o curso, está mais quente, barrento, defendendo que isso decorre de obras da BR e da atividade de grileiros.

vi) diminuição da produção de castanhas e de outros produtos por motivo de “picadas” (trilhas abertas no meio do matagal).

III. Debates:

1º Bloco

O **Dr. Rubelmar**, representante do CREA/AM, lembrou que foi destinado um recurso para asfaltamento da BR-317 e que as obras não ocorreram no trecho em que os índios se opuseram ao projeto. Comentou que, nos dias de hoje, os fazendeiros que moram ao longo da estrada é que dão suporte a essas comunidades.

Mencionou sua preocupação com cidades sem saneamento básico, citando, como exemplo, Rio Preto da Eva. Defendeu que a rodovia pode causar mais transtornos à comunidade do Igapó Açu do que a qualquer comunidade indígena com 40 km de distância da BR.

Disse que se preocupa com a limitação da carga da rodovia, apontou que não sabe se essa limitação é temporária por causa das condições da rodovia, mas que lamenta se for estabelecida definitivamente. Explicou que a frequência com que os caminhões vão passar na rodovia deve ser levada em consideração quando for pavimentada. Defendeu que, se forem fazer uma excelente rodovia, devem ser considerados tanto o peso quanto a frequência dos veículos que por lá trafegarão.

O **Dr. Lucas**, pesquisador do Inpa, falou sobre o evento que ocorreu naquele instituto de pesquisa. Disse que, a pedido do cacique Adamor, foi até o lago do Capanã e constatou os danos ambientais efetivamente causados.

Ressaltou a distinção entre o estudo do componente indígena e a consulta prevista na Convenção da OIT. Destacou que o estudo do componente indígena está baseado em uma legislação que estabelece a limitação de 40 Km, mas a convenção não traz essa previsão.

Falou que foi feita uma verificação *in loco* no Lago do Capanã e que se apurou que somente a manutenção do trecho do meio já soterrou 2 igarapés, ocasionou mudanças na temperatura do lago, mortalidade de peixes e um aumento de 400% nos casos de malária. Falou que as lideranças indígenas daquela região já fizeram uma denúncia formal no MPF e salientou a necessidade dessas comunidades fazerem parte do projeto, o que acredita que não vem acontecendo em razão de o DNIT não realizar adequadamente a consulta prevista na Convenção 169 da OIT.

Pontuou que existe um documento oficial do ICMBio atestando que a consulta não está sendo realizada em conformidade com a Convenção.

O **Dr. André Marsílio**, presidente da Associação dos Amigos e Defensores da BR-319, agradeceu a presença dos moradores do ramal do 14, que vieram a convite dele. Mencionou que só estão discutindo atualmente a repavimentação da BR porque a rodovia foi explodida, havendo testemunhas oculares presentes no evento de hoje. Disse que a BR já foi totalmente pavimentada.

Pontou que, em manifestações anteriores, o Dr. Lucas defendeu que nunca houve um estudo de viabilidade econômica para a rodovia, entretanto rebateu o posicionamento dizendo que, na reunião em que o novo superintendente se apresentou, este fez a leitura de um documento de 1976 que registrava a confecção do estudo.

Disse que fica triste quando falam em impactos ambientais em uma estrada que já foi pavimentada, pois lembra das pessoas que moram na BR e precisam dos serviços públicos.

O **Dr. Aldenor**, vice-coordenador da população indígena Cunhã-Sapucaia do Rio Igapó Açu, salientou a necessidade de se trabalhar com calma, porque brigando não se chega a lugar algum. Disse que achou triste a ausência do indígena Adamor, que foi representado pelo Dr. Juarez, e defendeu a presença dos próprios indígenas nas tratativas. Mencionou a necessidade de se chegar a um consenso com diálogo, reunindo-se mais para apoiar tanto a BR quanto os povos indígenas.

Destacou que sempre defendeu a repavimentação da estrada e que concorda com o Dr. André, afirmando que a rodovia foi de fato explodida.

O **Dr. Raimundo Nobre**, agricultor do ramal do 14, disse que cerca de 1.500 pessoas que moram em 17 ramais não têm como escoar a produção para Manaus. Contou que todas as vezes que procura os órgãos públicos não obtém nenhuma resposta e que, devido a toda essa dificuldade, muitos produtores passam a trabalhar com o extrativismo ilegal.

De volta à mesa, o **Dr. Juarez** informou que o limite de peso de 27 toneladas é provisório, conforme o Dr. Eduardo comentou. Disse que essa é uma medida que inviabiliza muito a atividade de mineração.

Defendeu que o Dr. Lucas, pesquisador do Inpa, poderia fazer uma exposição do material técnico que foi produzido com relação ao lago do Capanã.

Resgatou uma fala do Dr. Fernando Merloto, no Inpa, no sentido de que a Convenção 169 da OIT surgiu para proteger as pessoas vulneráveis. No contexto, mencionou Brumadinho e Mariana para exemplificar tragédias ambientais recentes.

Disse que esteve em um evento sobre mineração e conheceu alguém que trabalhou em São Gabriel da Cachoeira e que comentou sobre sua preocupação com o mercúrio que contamina os rios. Mencionou que essa pessoa, por conviver em determinadas localidades em que aumentaram os níveis do minério, deparou-se com o aumento de mercúrio no seu organismo.

Com relação à fala do Dr. Raimundo Nobre, disse que aquela estrada é de competência estadual e que talvez não houvesse nenhuma necessidade de interferência do DNIT. Ressaltou que conhece os problemas daquela região, entretanto acredita que o fórum não teria atribuição para tratar disso.

Quanto ao Dr. Aldenor (vice-coordenador da população indígena Cunhã-Sapucaia do Rio Igapó Açu), sugeriu que ele difundisse sua experiência com outras comunidades indígenas, notadamente na comunidade do Capanã, para que os ajude a resolver os problemas sociais.

A **Dra. Rose Hoffmann** falou que o Decreto 5051/2004 estabelece que qualquer medida legal ou administrativa que afete populações indígenas e tribais deve ser precedida de uma consulta livre e informada.

No caso da BR, disse que essa medida é a licença ambiental. Ressaltou que a previsão de delimitação em 40 km, prevista na Portaria Interministerial nº 60/2015, deve ser encarada apenas como uma presunção de impacto e que poderia, conforme os estudos que são realizados, haver aumento ou diminuição dessa faixa.

Informou que a Convenção fixa que a consulta dos indígenas deve ser, no mínimo, nas mesmas condições da consulta às pessoas não indígenas.

Disse que a BR-174 já é uma rodovia asfaltada e que existe uma convivência harmônica na região. Lembrou que, na época, foi um processo extremamente traumático e que houve redução da população indígena, mas que hoje encontra-se estável.

Ao final, fez a leitura de um trecho da decisão judicial que suspendeu a repavimentação da rodovia. Realçou, por fim, que o que se discute hoje é a melhor forma de se repavimentar.

2º Bloco

O **Dr. Manoel**, presidente da associação dos moradores extrativistas do lago do Capanã Grande, disse que sua associação possui um contrato de concessão de responsabilidade de monitoramento e denúncia de violações num território de 230 mil hectares.

Com relação à reivindicação do cacique Adamor, ressaltou que muito antes do cacique nascer esses impactos já vinham acontecendo e que somente agora estão sentindo os efeitos. Destacou que as invasões de terra também já existiam, mas diminuíram com as operações que apreenderam motos e prenderam pessoas. Ressaltou que procurará se informar sobre as denúncias que foram apresentadas pelo cacique.

Disse que os peixes vão embora quando há uma grande cheia, principalmente o Matrinchã, não havendo como controlar.

Falou que as comunidades indígenas estão participando das atividades da FGV.

Ao final, disse que não abrirão mão do meio ambiente e que precisam de ajuda para proteger sua comunidade dos impactos ambientais.

O **Dr. Alberto Nascimento**, conhecido por “BRANCO”, parabenizou o Dr. André Marsílio pela fala que fez. Falou que está há 47 anos morando na rodovia e que seu pai comprou um terreno e um campo de gado que foram perdidos na explosão mencionada pelo Dr. André. Relembrou o tempo em que era garoto e testemunhou essa destruição.

Disse que dói saber que não tem o direito de ir e vir assegurado, conforme previsto na Constituição. Por isso defende que, embora tenha que haver o estudo de impacto ambiental, é necessário que se promova o reasfaltamento da rodovia.

A **Dra. Daniela**, da FGV, esclareceu que, em relação aos questionamentos do cacique Adamor e do INPA sobre o trabalho da FGV, é a favor da consulta prévia, livre e informada. Falou que não estão fazendo nenhum tipo consulta prévia aos povos indígenas, comunidades tradicionais e quilombolas, bem como não estão fazendo audiências públicas no âmbito do licenciamento ambiental.

Esclareceu que estão promovendo o fortalecimento da governança, garantindo que a população seja ouvida nos processos de tomada de decisão.

Salientou que se preocupam com as violações de direitos (como exploração sexual de crianças e adolescentes) provenientes de projetos como esse (repavimentação da BR). Mas também reconhece que a estrada pode trazer significativa melhora nos serviços públicos, entre outros benefícios.

Falou que escolheram 4 territórios para trabalhar (Igapó Açu, Careiro Castanho, Manicoré e o Distrito de Realidade), estando lá desde agosto do ano passado. Mencionou que é possível perceber a presença de mais representantes comunitários no evento e que isso é fruto desse processo de fortalecimento da governança dos territórios.

A **Dr. Jolêmia**, de Manicoré, membro da RETA e pesquisadora local da FGV, inicialmente fez diversos agradecimentos, especialmente ao pessoal do ramal do assentamento do Arara, Capanã, Genipapo e Cunhã Sapucaia. Enfatizou a necessidade desse espaço transdisciplinar (Fórum da BR-319) que permite a discussão entre várias vertentes sobre o mesmo objetivo. Falou sobre o trabalho desenvolvido em Manicoré e sobre os encontros e as oficinas que foram realizados no local.

Disse que é preciso que se tenha cuidado com as distorções que são feitas dentro das comunidades. Considerou que a carta do Cacique Adamor representa essa dissonância de informação, podendo causar problemas até na gestão da RESEX Capanã Grande.

Destacou que pediu, na reunião com o Dr. Fernando, uma retratação do território por todo esse ruído que foi causado em Manicoré, mas que ainda aguarda a resposta.

Comentou que recebeu uma ligação do Coordenador-geral da Organização Indígena de Manicoré para pedir auxílio na realização de audiência pública com os indígenas.

Falou que todos estão aberto à críticas, especialmente o pessoal da FGV, para que possam evoluir e dar encaminhamento aos projetos.

O **Dr. Raimundo José**, morador do espigão do Arara (que fica a 14 km da BR), disse que as pessoas da sua comunidade precisam da BR e do ramal para locomoção. Pediu um esclarecimento sobre os 40 km que serão considerados no entorno da BR. Rememorou o episódio de explosão da rodovia e defendeu que sem impacto nada é criado.

O **Dr. Philip Fearnside**, do Inpa, disse que o estudo de viabilidade econômica da construção de uma obra é diferente de qualquer estudo acadêmico, demandando muito mais trabalho. Falou que o estudo de viabilidade econômica é um estudo necessário para todas as obras no Brasil, tendo sido feito para BR-163. Alertou que esse estudo não foi feito para a BR-319, sendo uma das irregularidades apontadas.

Rebateu o argumento de que a rodovia seria um projeto de segurança nacional, mencionando que a obra sequer será próxima de fronteira. Ressaltou que até mesmo o General Villas Boas, em 2008, falou que essa rodovia não seria prioridade para segurança nacional.

Mencionou que outro argumento que foi levantado pelo representante do DNIT foi o de que a BR seria para atender a população que já está lá, considerando esse um argumento questionável devido ao custo-benefício. Defendeu que o número de pessoas que vivem ao longo da rodovia não justifica tamanho gasto e que seria melhor o investimento em saúde e educação naquela região, por exemplo. Salientou a necessidade de se fazer uma consulta prévia, considerando esse como sendo mais um ponto negligenciado.

Ao final, falou que todas essas questões (estudo de viabilidade econômica, consulta às populações indígenas, tradicionais e quilombolas, estudo de impacto ambiental etc) devem ser consideradas na decisão de fazer ou não a obra. Concluiu dizendo que as questões de mitigação dos impactos e outros problemas são pontos mais avançados disso.

O **Dr. Flávio**, representante da OAB, manifestou sua concordância com o que foi dito pelo Dr André e pelo Dr. Rubelmar. Sobre a Convenção 169 da OIT, disse que o art. 6º cita a autonomia desses povos, entendendo que esses povos não têm só autonomia, mas também soberania. Falou que é preciso que se cumpra a Declaração de Direitos Humanos que diz que todo o poder emana do povo.

O **Dr. Bernardo**, morador do km 300 da BR-319, lembrou sua experiência de vida na rodovia e relatou ter visto a BR ser destruída. Disse que anualmente se repete o mesmo atoleiro, prejudicando a vida da população. Falou que as pessoas de sua comunidade nunca tiveram oportunidade, vivendo sempre de forma isolada, mas que sua comunidade merece apoio pois lá vivem brasileiros como todos os outros.

O **Dr. Rubelmar**, para esclarecer acerca da competência de cada ente federativo, falou que a BR-319 é federal, que as estradas que ligam aos municípios são de competência estadual e que os assentamentos que não foram emancipados são de competência do Incra. Disse que é quase impossível não ter sido feito o estudo de viabilidade econômica para a BR-319, pois existe um plano que exige requisitos para realização de obra. Esse estudo faz menção ao total do capital investido e ao tempo de retorno desse capital, tendo por finalidade justificar a construção de uma rodovia.

Destacou que fez o projeto de assentamento territorial Rio Juma, que hoje é a cidade de Apuí, e usou a BR-319 como ponto de apoio e comunicação.

Relembrou os anos de 85 a 87, época em que trafegava pela estrada com um asfaltamento ótimo e que, inocentemente, perguntou a um trabalhador o motivo de usarem explosivo no local. Falou que o trabalhador explicou-lhe que era para fazer um bueiro.

Disse que se fala muito do EIA/RIMA, como se fosse para implantação da rodovia, mas, na verdade, a rodovia deve ser restaurada.

Defendeu que não há como a BR carrear material até o lago Capanã, pois é somente uma estrada e não uma barragem.

O **Dr. Lucas**, rebatendo os argumentos do Dr. Rubelmar, disse que essa é a única obra que não tem estudo de viabilidade econômica. Ressaltou que já foram feitos os estudos necessários que comprovam os impactos ambientais, que esses dados já foram disponibilizados ao MPF e que os danos causados às comunidades precisam ser reparados.

Disse que o Dr. Fernando Merloto recebeu, no início de janeiro, o cacique Adamor e outras seis lideranças, os quais relataram os danos ambientais que suas comunidades vêm sofrendo.

Exercendo o seu direito de resposta, o **Dr. Rubelmar** mencionou que foi formado em engenharia civil pela antiga UA (Universidade do Amazonas), em 1980, e que construiu mais de 1.200 Km de estradas vicinais na Amazônia. Defendeu que o leito da BR-319 já está estabilizado e que não tem como carrear material para os rios. Ressaltou que gostaria de ver a tese de doutorado, pois está disposto a aprender sobre o que foi exposto pelo Dr. Lucas.

O **Dr. Rafael** buscou explicar em linguagem simplificada, para fácil compreensão dos presentes (em especial o Dr. Raimundo José, que perguntou sobre os 40 km), acerca da dúvida existente sobre as regras a serem aplicadas no projeto de repavimentação da BR-319.

Explicou que os relatos de que a rodovia foi explodida ocasionaram uma situação peculiar, pois não se sabia quais regras seriam aplicadas nesse projeto: se as de recuperação de uma rodovia já existente ou se as de construção de uma rodovia nova.

No entanto, o membro do MPF defendeu que tanto a questão do EVTEA quanto a questão do EIA/RIMA são problemas superados. Isso porque o EVTEA foi realizado nos anos de 1967 e 1968, havendo um documento do DNIT que atesta sua realização. Além disso, lembrou que o EIA/RIMA já está sendo elaborado.

Ressaltou que o TCU foi provocado para se manifestar quanto à necessidade de realização de um novo EVTEA e, em resposta, aquele tribunal entendeu que não seria necessário. Nesse ponto, explicou que investir dinheiro público num EVTEA considerado desnecessário pode ocasionar responsabilização do gestor público perante o TCU.

O **Dr. Phillip** disse que, em 2008, quando o Eduardo Braga era governador, o secretário de desenvolvimento sustentável questionou oficialmente ao DNIT a respeito do EVTEA e a resposta teria sido de que não existe.

Encerrando a questão, o Dr. Rafael destacou que essa poderia ser uma demanda do Fórum e ressaltou que, independentemente da existência desse estudo ou mesmo da decisão do TCU que o dispensa, quem terá a palavra final se é necessário ou não o estudo técnico e econômico é o Poder Judiciário.

Quanto ao EIA/RIMA, ressaltou que o Judiciário decidiu e já transitou em julgado a decisão de que deve haver EIA/RIMA para o trecho do meio e para o lote C. Lembrou a leitura que a Dra. Rose fez de um trecho da decisão do TRF/1, demonstrando contradições no conteúdo do acórdão.

Em resposta ao seu Raimundo, destacou que alguns problemas podem advir da construção da rodovia. Disse que a pergunta é: quais são as comunidades que deverão ser estudadas, quais problemas poderão ser causados e o que o governo fará para lidar com esses problemas. Citou a expressão “*presunção de impacto de 40 km*” utilizada pela Dra. Rose, de forma a corroborar a tese de que é possível que outras comunidades além desse alcance territorial sejam ouvidas no processo de consulta.

Pontuou que é para resolução dessas questões que serve o fórum de discussões, para saber quais são as comunidades que serão afetadas, criar ideais de políticas públicas para mitigação dos impactos prejudiciais dessa obra e promover a participação dos atores locais.

Ao final, o Dr. Rafael agradeceu a presença de todos, em especial da Dra. Rose Hoffmann em sua primeira participação, encerrou a reunião e propôs os seguintes encaminhamentos:

IV. Encaminhamentos:

1. Próxima reunião: FIEAM, na data de 09 de março (posteriormente alterada para 10 de março), às 9h;
2. Finalização, na próxima reunião, da discussão sobre o relatório parcial conclusivo;
3. O Dr. Rafael compartilhará com o grupo uma minuta de carta aberta sobre o controle de peso na rodovia, demonstrando apoio ao futuro convênio do DNIT com a PRF e a PM;
4. O DNIT deverá localizar e disponibilizar para consulta o EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica Econômica Ambiental) elaborado na década de 60;
5. Convite à frente parlamentar estadual sobre a BR-319, cujo endereçamento será fornecido pelo Dr. André Marsílio.