

**Ata da 8ª reunião do Fórum Permanente de Discussão  
sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319**

No dia **09 de julho de 2018**, às 14h, no edifício anexo da Procuradoria da República no Amazonas, foi realizada a 8ª 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.

Inicialmente, o Dr. **Rafael da Silva Rocha**, Procurador da República, indagou os presentes sobre a ata da reunião passada, que ocorreu no município de Careiro/AM, em 14/05/2018. Todos os presentes concordaram com os termos da ata anterior, sem necessidade de observação ou adendo. A pauta da presente reunião foi submetida a todos, sendo aprovada da seguinte forma: **(i)** apresentação de informes sobre os fatos ocorridos desde a última reunião; **(ii)** duas apresentações do IDESAM, uma sobre Análise Ambiental e Socioeconômica dos Municípios sob influência da Rodovia BR-319, e outra sobre a Análise de Implementação de Unidades de Conservação sob Influência da BR-319; **(iii)** por fim, os encaminhamentos.

Em seguida, **Carlos Eduardo**, Superintendente Substituto do DNIT, comunicou que, como fruto da audiência pública realizada em fevereiro, a rodovia AM-364, coincidente com a BR-174, terá retomada a sua manutenção para torná-la efetivamente trafegável no mês de agosto. Asseverou, ainda, permanecer trabalhando para reincorporar a malha rodoviária federal, resolvendo os entraves burocráticos com o Governo do Estado do Amazonas.

O Presidente da Associação de Amigos e Defensores da BR-319, **André Marsílio**, informou que vai se ausentar das próximas reuniões porque vai participar das eleições de 2018, indicando, ato contínuo, como representante da Associação, a vice-presidente.

O **IDESAM**, através da exposição de Fernanda de Almeida Meirelles, apresentou um resumo do trabalho *Análise Ambiental e Socioeconômica dos Municípios sob influência da Rodovia BR-319*. Apresentou, ainda, algumas recomendações do estudo:

1. É fundamental o planejamento de políticas públicas do Amazonas voltadas para o setor primário no interflúvio Purus-Madeira, possibilitando maior competitividade com os produtos advindos de Rondônia.
2. O sul do Amazonas, que possui maior interação com Rondônia, precisa ordenar suas atividades agropecuárias, principalmente com a recente liberação da febre aftosa no Estado.
3. O manejo florestal madeireiro e não-madeireiro pode também ter suas atividades potencializadas neste interflúvio, através do uso da legislação estadual pertinente e recentemente atualizada (Lei Estadual nº 4.415/2016).
4. É necessário que os governos estadual e federal somem esforços para garantir a governança desta região, bem como para garantir a regularização fundiária e o destino adequado de terras devolutas.
5. Dada a grande quantidade de terras destinadas aos assentamentos ambientalmente diferenciados ao longo da BR-319, recomenda-se uma assistência técnica adequada para os assentados.

O segundo trabalho do **IDESAM**, apresentado por Paula Carolina Paes Guarido, intitulado *Análise de Implementação de Unidades de Conservação sob Influência da BR-319*, traz um histórico da construção da rodovia e o *status* de implementação das unidades de conservação em sua área de influência, tendo como objetivos sistematizar informações sobre a situação de gestão e governança das UCs e apoiar o processo decisório de investimentos financeiros, fortalecimento de gestão e de mitigação dos impactos ambientais nas UCs diante do processo de licenciamento ambiental da BR-319. Terminada a exposição, apresentou as seguintes recomendações:

1. Oficina BR-319 e UCs – Contexto e Recomendações (técnicos de órgãos gestores e organizações não governamentais, pesquisadores e representantes comunitários);
- 2.Regulamentar a legislação estadual de serviços ambientais (Lei Estadual nº 4266/15), que prevê a arrecadação de recursos para o desenvolvimento socioeconômico e a conservação das florestas;
- 3.Retomar planejamentos integrados de gestão socioambiental na escala de todo o território como, por exemplo, o estabelecimento de portais de controle na BR-319 e plano de desenvolvimento e regularização fundiária para a região.
- 4.Integrar UCs, centros de pesquisa do ICMBio e universidades para ações de pesquisa, monitoramento e manejo socioambiental.
- 5.Ampliar a organização comunitária e qualificação das lideranças locais nas comunidades residentes e usuárias das UCs, visando prepará-las para serem protagonistas das oportunidades de diversificação de alternativas de renda a partir da BR-319;
6. Interceder junto a usuários das estradas, em especial empresas de ônibus e transportes, sobre responsabilidades socioambientais, como controle de transporte de menores, atropelamento e carregamento de animais silvestres, descarte apropriado de lixo, entre outros.

Terminadas as duas exposições dos trabalhos técnicos do **IDESAM**, abriu-se para perguntas.

Na primeira delas, o representante do IPAAM ressaltou a desnecessidade de considerar os impactos que seriam causados pela AM-366 (que ligaria Tapauá à BR-319), porquanto, na sua visão, ela nem existe e jamais será construída. Por sua vez, o **IDESAM** informou que fez estudo sobre ela devido à sua inclusão no componente indígena por atravessar Terras Indígenas Apurinã e também pelo fato de a rodovia cortar o Parque Nacional Nascentes do Jari. Por isso, não poderia ser excluída dos estudos sobre a área de influência da BR-319.

O **Dr. Roberto** informou que a AM-366 não tem condições de ser construída pelo Estado do Amazonas e que a FUNAI está atrapalhando o processo de reconstrução da BR-319, pois, na sua visão, os indígenas do Purus não sofrem influência direta da rodovia BR-319.

O **Dr. Carlos Eduardo** complementou que esse fato não constitui empecilho para a construção da rodovia BR-319. O estudo do componente indígena deve ser realizado, seguindo o termo de referência da FUNAI.

**Tiago Neto**, membro da Associação de Amigos e Defensores da BR-319, afirmou que a AM-366 e as diversas rodovias projetadas para a Amazônia nunca serão construídas. Enfatizou que os desmatamentos apresentados pelo IDESAM não estão centrados na BR-319, e sim em áreas distantes da rodovia, como Matupi, que está a 180 km da BR-319. Ponderou que o desmatamento que ocorre em Lábrea decorre da BR-364 e da sua proximidade com Boca do Acre/AM e Rondônia.

**Keuris**, do ICMBio, esclareceu que o Decreto de criação do Parque Nacional Nascentes do Lago Jari prevê a eventual construção da AM-366.

**Dioneia** observou que o Distrito de Matupi exerce, sim, efetiva influência sobre o desmatamento no entorno da BR-319. Por fim, ressaltou a importância dos estudos técnicos para o debate.

O **Dr. Rafael** ressaltou que é natural a discordância entre os participantes do Fórum, mas ressaltou mais uma vez que é importante buscar a pavimentação com sustentabilidade. Destacou, ainda, que a falta de sustentabilidade atrapalha a celeridade do processo de pavimentação. Dessa forma, entende que é necessário mitigar as ameaças, bem como encontrar a forma ideal para a governança. Disse que o DNIT e o Ibama não se fazem presentes no Fórum para seguir as demandas dos integrantes, mas para dialogar e encontrar as melhores soluções para o processo de reabertura da BR-319. Salientou que o grande mérito dos estudos do IDESAM é apresentar as áreas prioritárias para serem protegidas, ou seja, os locais que demandam mais atenção do governo. Destacou que o MPF também pode ajudar nesse processo, adotando as medidas cabíveis. Ressaltou que a FUNAI não se fez presente mais uma vez, apesar de sua importância para o debate. Aduziu que o governo Estadual e Federal não estão exercendo o seu papel, pois não há uma política pública clara sobre a questão. Por fim, asseverou que o papel do Fórum é encontrar soluções para acabar com os gargalos que possam travar a pavimentação.

O Presidente da Associação de Amigos e Defensores da BR-319, **André Marsílio**, parabenizou o IDESAM pelos estudos, pois enriqueceram o debate. Sobre as Unidades de Conservação, precisam de uma atenção especial e urgente, pois colocam em dificuldade a pavimentação da BR319. Indagado por uma participante sobre qual seria a crítica sobre as UC's, disse que era o sucateamento, pois elas não estão existindo.

Quanto às UC's federais, o **Dr. Rafael** expôs que a relação entre o MPF e o ICMbio é litigiosa. Informou que o estágio atual do processo judicial é a execução da decisão liminar proferida pela Justiça Federal. Quanto às estaduais, em princípio, o MPF não teria atribuição.

Instigados a responder sobre a situação da UC's estaduais pelo Dr. Rafael, nenhum representante da SEMA quis se manifestar.

Fernanda, do IDESAM, esclareceu que os focos de desmatamentos destacados não se originaram apenas da BR-319, apenas enfatizou os pontos de maiores ameaças. Trouxe nos estudos apresentados dados técnicos para qualificar o debate sobre a governança. Pretende trazer mais informações para subsidiar o debate.

Carlos, diretor executivo do IDESAM, aduziu que as unidades de conservação existem para dar ordenamento de uso, mas há uma carência de implementação. A UC cumpre o papel de impedir o desmatamento, mas elas precisam ser implementadas.

Dr. Flávio, da OAB, falou sobre os problemas causados pelos termos manejo e gestão. Ressaltou as diferenças entre o exercício da atividade privada e da atividade pública. Lamentou a ausência da FUNAI.

**André Marsílio** informou que a entidade que representa realizou um ato na BR-319, reivindicando a solução das questões das UC's e o prosseguimento do estudo do componente indígena. Aproveitou a presença da Marinha no Fórum para questionar sobre os altos valores cobrados na travessia do Igapó-Açu. O representante da **Marinha do Brasil**, por sua vez, disse que não tem conhecimento do caso, mas coloca-se à disposição. Contudo, disse que a Capitania, que faz parte da Marinha do Brasil, é a responsável pela fiscalização da embarcação e de seus tripulantes. Quanto à questão das prioridades na travessia da balsa levantada pela OAB, entende que não é de responsabilidade da Marinha do Brasil, mas sim da empresa que cuida do transporte e do órgão concessor (ANTAQ). **André** requereu a fiscalização na travessia do Igapó-Açu, **ocasião em que a Marinha se comprometeu.**

#### **Por fim, foram definidos os encaminhamentos:**

1 – O DNIT informou que tem encontrado dificuldades para agendar reunião com a FUNAI nas comunidades indígenas, juntamente com a empresa contratada para a elaboração do estudo de componente indígena. Destacou a necessidade de dar celeridade ao processo para retirar o óbice ao início dos trabalhos.

**Dr. Rafael, a pedido do DNIT e em comum acordo com os demais membros do fórum, encaminhará a demanda ao 5º Ofício da PR/AM, que adotará as providências que julgar cabíveis;**

2 – **A próxima reunião do Fórum será na sede do DNIT, no dia 10/09/2018 (segunda-feira), às 14 horas.**

3 – **Para dirimir a questão da preferência na travessia de balsas na BR-319, principalmente no trecho Ceasa-Careiro, decidiu-se oficial-se à AGU para informar a quem compete fiscalizar tais prioridades, como a de cargas perecíveis, transporte coletivo de passageiros, idosos etc.**

Após agradecer a presença de todos, e nada havendo mais a tratar, o Dr. Rafael da Silva Rocha encerrou a reunião às 17h.