



2744965

08620.002480/2007-32



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO

Informação Técnica nº 294/2020/COTRAM/CGLIC/DPDS-FUNAI

Na data da assinatura eletrônica

À Coordenação do Componente Indígena de Transportes e Mineração - COTRAM

Assunto: **Análise do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) da rodovia BR-319/AM (Trecho KM 250,0 ao KM 655,0).**

Referência: Processo Funai nº 08620.002480/2007-32 / Processo Ibama nº 02001.006860/2005-95.

Tipologia	Rodovia
Empreendimento	Pavimentação e reconstrução da BR-319 Manaus/AM – Porto Velho/RO (Trecho KM 250 ao KM 655,7, entroncamento com a BR-230 em Humaitá/AM)
Municípios	Tapauá/AM, Humaitá/AM, Manicoré/AM, Porto Velho/RO
Município de referência	Humaitá/AM
Empreendedor	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Órgão Licenciador:

Órgão licenciador	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama)
Processo Ibama nº	02001.006860/2005-95

Componente Indígena:

Processo Funai nº	08620.002480/2007-32
Coordenação responsável	Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental – CGLic / DPDS
Etnias	Parintintim, Mura e Apurinã
Terras indígenas	Ariramba, Nove de Janeiro, Lago Capanã, Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João
Unidade descentralizada	Coordenação Regional do Médio Purus (Lábrea/AM)

1. Trata-se da análise do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) relativo ao licenciamento ambiental da BR-319/AM, trecho entre o km 250,00 e o km 655,0 (entroncamento com a BR-230, em Humaitá/AM), de interesse do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com possíveis impactos às terras indígenas: Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João, da etnia Apurinã; Nove de Janeiro, da etnia Parintintim; Ariramba e Lago Capanã, da etnia Mura.

2. Ressalte-se que o CI-EIA foi realizado separadamente por etnia e os três relatórios que passaremos a analisar foram elaborados pelo Consórcio Etnias-319, composto pelas empresas Laghi Engenharia LTDA e Mac Engenharia Ltda.

3. Tendo como base o Termo de Referência Específico (TRE) emitido pela Funai, bem como a legislação ambiental e indigenista correlata, a presente análise técnica avaliará os “impactos pretéritos e futuros advindos da abertura e pavimentação da BR-319” sobre as terras indígenas de cada uma das três etnias e apontará eventuais inconsistências quanto aos aspectos técnicos, metodológicos e de conteúdo.

4. Por se tratar de um único empreendimento, a BR-319, os três estudos apresentaram partes de interseção, nas quais foram identificadas o mesmo conteúdo textual. No intuito de evitar desnecessária repetição, tais partes foram reunidas em um bloco de análise, a que chamamos Parte Geral. Já a parte específica de cada estudo, isto é, aquela que está intimamente relacionada com a peculiaridade de cada etnia, será analisada separadamente nos itens: Relatório Apurinã, Relatório Parintintim e Relatório Mura.

5. Para fins de paginação, na Parte Geral, adotaremos como referência o CI-EIA Mura, e as citações destacadas nessa parte constam dos três relatórios apresentados. Qualquer eventual diferença de texto, será observada na análise.

I - PARTE GERAL**1. Identificação do empreendedor e da empresa consultora**

6. Os três estudos trazem a identificação do empreendedor, sendo este o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsável pelo empreendimento e pela eventual implementação das medidas de mitigação e compensação de impactos decorrentes da rodovia. Para a completa identificação do empreendedor, é necessário apresentar o CNPJ da entidade.

7. Na sequência, traz a identificação da empresa consultora, CONSÓRCIO ETNIAS-319, composto pelas empresas LAGHI ENGENHARIA LTDA. (Empresa Líder do Consórcio) e MAC ENGENHARIA LTDA, responsável

pela elaboração do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA).

8. As empresas que integram o Consórcio vencedor da licitação são identificadas com endereço e CNPJ. Há também identificação do contrato, com número do processo administrativo, edital, número do contrato, vigência e prazo de execução; e é explicitado o escopo dos serviços contratados.

Análise: item parcialmente atendido. É necessário apresentar o CNPJ do empreendedor.

2. Histórico do processo

9. A construção da rodovia federal BR-319 deu-se no contexto do projeto de integração da Amazônia, promovido pelo regime militar, e foi concluída pelo antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1973, quando foi aberta ao tráfego. Originalmente, foi projetada e pavimentada em pista simples com duas faixas de tráfego e largura de plataforma de 8 metros, sendo 6 metros da pista de rolamento e 1 metro em cada acostamento. A extensão total da rodovia, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, via Humaitá/AM, é de 870 km. Oficialmente, sua inauguração ocorreu em 27 de março de 1976.

10. Porém, uma série de fatores, que serão abordados ao longo da análise, contribuiu para a subutilização da rodovia, culminando na sua deterioração e na inevitável interrupção do tráfego. Alguns segmentos foram considerados praticamente intrafegáveis durante pelo menos duas décadas. Atualmente, cerca de 400 km estão pavimentados.

11. Entre 2000 e 2001, o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM) concedeu licenças de instalação (LI) para recuperação e pavimentação da BR-319 (LI nº 051/2000; LI nº 055/2000; LI nº 091/2001; LI nº 412/2001). As obras não foram concluídas porque, em 2005, o Ministério Público do Amazonas instaurou a Ação Civil Pública 2005.32.00005731-4 declarando nulidade da licitação para construção da BR-319, bem como obrigação do DNIT de elaborar Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para obtenção da licença.

12. No mesmo ano, foi iniciado processo de licenciamento no Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e, em 22 de junho de 2007, foi assinado Termo de Acordo de Compromisso (TAC) entre DNIT e aquele Instituto visando à adequação do licenciamento ambiental da BR-319 entre as cidades de Manaus (km 0,0) e Porto Velho (km 877,4).

13. O licenciamento da obra foi dividido em quatro segmentos, sendo: Segmento A - km 0,0 a km 177,80 – obras de manutenção, conservação e restauração; Segmento B - km 655,70 a km 877,40 - obras de manutenção, conservação e restauração; Segmento C - km 177,80 a 250,0 – obras de pavimentação/reconstrução; Segmento Central (Trecho do Meio) - km 250,0 a km 655,70 - obras de pavimentação/reconstrução.

14. O Termo de Referência Específico (TRE) para o Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) foi emitido pela Funai em setembro de 2007, por meio do Ofício nº 167/DAS/2007, incluindo as Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunchã-Sapucaia, Lago Capanã, Ariramba e Apurinã do Igarapé Tauamirim.

15. O CI-EIA integrou o EIA/RIMA, elaborado pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), e foi encaminhado à Funai em 2008. Em 2009, esta Fundação manifestou, por meio do Ofício nº 185/2009/PRES-FUNAI, não haver óbices para a emissão da Licença Prévia, mas ressaltou que, para concluir a avaliação que lhe competia, ainda seriam realizadas reuniões com as comunidades indígenas para apresentação do estudo socioambiental realizado nas terras indígenas situadas na área de influência direta e indireta do empreendimento.

16. Porém, como o Ibama indeferiu o EIA apresentado pelo DNIT, em 2011, a Funai emitiu um novo TRE para o CI-EIA, prevendo a necessidade de estudo em 47 Terras Indígenas.

17. Em 2015, já no âmbito do novo EIA/RIMA, a Funai emitiu outro TRE para o CI-EIA, do km 250,0 ao km 655,70 da rodovia. Esse novo Termo foi encaminhado ao DNIT por meio do Ofício nº 1374/ 2015/ CGLIC/ DPDS/FUNAI-MJ e contemplava cinco terras indígenas: Lago Capanã, Nove de Janeiro, Ariramba, Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João e Ipixuna.

18. Porém, após demanda do empreendedor, foi retirada a terra indígena Ipixuna por se localizar a mais de 40 km da rodovia. Apesar de estarem ainda mais distantes, as terras indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim (43,2 km) e Apurinã do Igarapé São João (77,1 km) foram mantidas pela possibilidade de serem cortadas pela rodovia estadual planejada AM-366, cuja implantação pode vir a se concretizar com a pavimentação da BR-319.

19. Em reunião realizada na sede da Funai, em Brasília, no dia 21 de junho de 2016, o DNIT informou que

a rodovia AM-366, também apontada como AM- 356 e AM- 465 – que além de cortar as terras indígenas Apurinã do Igarapé São João e Apurinã do Igarapé Tauamirim também corta o Parque Nacional das Nascentes do Lago Jari, que se localiza entre as terras indígenas e a BR-319 – não foi construída e ainda não tinha traçado definido. Assim, se concordou que os estudos destas duas terras indígenas seriam feitos com base em dados secundários e dados a serem obtidos na Funai, de acordo com a Informação Técnica nº 24/ 2017/ COTRAN/ CGLIC/DPDS/FUNAI e Ofício nº 328/2017/CGLIC/DPDS/FUNAI-MJ.

20. Em 20 de julho de 2017, o DNIT encaminhou à Funai o Plano de Trabalho para o CI-EIA e, em novembro do mesmo ano, a Funai comunicou ao Ibama e DNIT que o Plano de Trabalho estava apto para apresentação aos indígenas, por meio do Ofício nº 328/2017/CGLIC/DPDS/FUNAI. Em outubro de 2018, após reuniões com os Parintintin e os Mura, o Plano de Trabalho e a equipe técnica foram aprovados pelos indígenas.

21. Em 20 de julho de 2020, o DNIT encaminhou ao Ibama o Ofício nº 85399/ 2020/ CGMAB/DPP/DNIT SEDE no qual foram anexados os CI-EIA referentes às etnias Mura, Apurinã e Parintintin, além de expor divergências quanto ao conteúdo dos estudos das etnias Mura e Parintintin, por supostamente estarem em desacordo com o TRE, e quanto a alguns impactos identificados. Considerações a respeito serão tecidas no item VII desta informação técnica.

3. Caracterização do empreendimento

22. Nos três estudos, o empreendimento é caracterizado como pavimentação e reconstrução da BR-319, totalizando 405,7 km de extensão, entre o Km 225 e o entroncamento com a BR-230, no estado do Amazonas. A faixa de domínio inclui pistas de rolamento, canteiros, taludes, elementos de drenagem, sinalização e faixas laterais de segurança.

23. A faixa de domínio será de 60 metros nos trechos Manaus-AM/Careiro Castanho-AM e Humaitá-AM/Porto Velho-RO, e de 100 metros no trecho Careiro Castanho-AM/Humaitá-AM. A infraestrutura básica da obra conta com canteiro de obras que inclui os materiais, alojamentos, ambulatórios e refeitórios.

24. O projeto prevê a execução de nova plataforma, sendo 7,00 metros, para duas faixas de tráfego com 3,50 metros cada, acostamento com 1,20 metros para cada lado e 0,30 metros para o sistema de drenagem de águas pluviais, totalizando 9,70 metros de plataforma final. A execução da obra será dividida em serviços de terraplanagem, drenagem superficial, obras de arte, pavimentação, sinalização e proteção ambiental.

25. O objeto do estudo foi o "trecho do meio", como também é chamado o trecho do km 250,70 ao km 656,40. O empreendedor divide, ainda, este trecho em 5 segmentos explicitados entre as páginas 16 e 17, totalizando 405,7 km de extensão. O mapa da figura 1, do relatório Mura, localiza o empreendimento no estado do Amazonas. A tabela 3 indica a distância de aproximadamente 21 km da rodovia às TIs Lago Capanã e Ariramba. O mapa MP-BR.319.AM-008-720-082-001=B localiza a BR-319 em relação às terras indígenas Mura. **Os relatórios Apurinã e Parintintin não apresentam mapas.**

3.1. Localização geográfica

26. Quanto ao item *Localização Geográfica*, não foi apresentado separadamente nos CI-EIA, porém é possível identificar a localização do empreendimento no texto dos estudos, como, por exemplo, na página 19 do CI-EIA Mura: "O trecho em questão da Rodovia BR-319 está situado na região sul do estado do Amazonas, e corresponde a um segmento de cerca de 405 km do trecho total da rodovia e que faz a interligação entre as capitais Manaus (AM) e Porto Velho (RO)" e, ainda, "Tal segmento compreende a região entre o Rio Igarapé Açu, na altura do entroncamento com o Ramal da BR-174, e o entroncamento da BR-230, próximo a Humaitá."

27. É descrita na tabela 3, do CI-EIA Mura, a distância entre a rodovia e as Terras Indígenas Lago Capanã e Ariramba, como sendo de aproximadamente 21 km.

28. A TI Apurinã do Igarapé Tauamirim está situada a 43,2 km da rodovia e a TI Apurinã do Igarapé São João, a 77,1 km. Ambas são vizinhas, formando um mosaico.

29. A TI Nove de Janeiro encontra-se aproximadamente a 29 km do empreendimento e a TI Ipixuna encontra-se a aproximadamente 59 km da rodovia. Ambas são territórios contínuos.

30. O CI-EIA Mura exhibe mapa de localização do empreendimento na página 18 e apresenta o mapa MP-BR.319.AM-008-720-082-001=B no anexo 4, caderno de mapas. Também apresenta mapa identificando a bacia

hidrográfica onde o projeto se localiza e especificando distâncias em relação às terras indígenas (mapa 7: MP-BR.319.AM-009-720-082-021=A), no anexo 4. Os CI-EIA Apurinã e Parintintin, não apresentam quaisquer mapas.

Análise: item parcialmente atendido. Os estudos devem explicitar por quais municípios passa o traçado e devem apresentar os devidos mapas.

3.2. Histórico, objetivo e justificativa do projeto

3.2.1. Histórico do planejamento do empreendimento

31. Neste item, destaca-se: "A área do empreendimento (...) pode ser considerada uma região dominada por uma ocupação esparsa voltada quase que exclusivamente à subsistência e ao mercado em nível local" (ENGESPRO/TB. *apud* CI-EIA. p. 20). Segundo o CI-EIA: "Basicamente o que se pode observar dos dados e das pesquisas em campo é que a área de estudo da rodovia é dominada pela lógica fluvial, sendo a BR-319 elemento ainda estranho à territorialidade local. A grande evidência dessa lógica é a localização das sedes dos seis municípios analisados neste estudo. Todas elas estão voltadas para os rios Madeira e Purus" (ENGESPRO-DNIT *apud* CI-EIA. p. 20).

32. Segue, ainda, afirmando que: "O empreendimento de implantação e pavimentação da BR-319, com vistas à integração regional, pode modificar essa territorialidade, porém as relações sociais e econômicas estabelecidas pelas vias fluviais ainda serão um elemento forte na territorialidade local" (ENGESPRO-DNIT *apud* CI-EIA. p. 20).

33. O estudo não contemplou o aspecto demográfico e fundiário da região. Também não esclareceu as atividades econômicas praticadas nas proximidades da área do traçado, limitando-se a dizer que a ocupação é esparsa e que as atividades são locais e de subsistência, portanto, sem a necessidade de acessar mercados externos.

34. O texto deixa claro que as relações socioeconômicas da população local independem da rodovia. Os rios são os grandes interlocutores da vida dos habitantes da região e a dinâmica social ocorre em torno deles. Logo, os dados do estudo convergem para a conclusão de que o incremento do sistema de transporte fluvial atenderia melhor à dinâmica regional.

Análise: item atendido.

3.2.2. Inserção do empreendimento nos planos de ordenamento territorial para a Amazônia e sua compatibilidade com planos governamentais para o desenvolvimento sustentável.

35. De acordo com o CI-EIA, "a recuperação e a pavimentação da BR-319 deveriam seguir as normas estabelecidas pelo Governo Federal em 2008 no chamado 'Plano Amazônia Sustentável (PAS)'" (p. 20). O documento constituiria uma série de diretrizes para os programas e ações de desenvolvimento da Amazônia. Segundo o CI-EIA: "Ressalta-se que o documento não apresenta uma formulação conceitual do que entende por desenvolvimento sustentável, mas deixa claro que é preciso superar o atual modelo de exploração predatória dos recursos naturais substituindo-o por um novo modelo de desenvolvimento que garanta a preservação da imensa riqueza representada pela floresta amazônica" (ENGESPRO-DNIT *apud* CI-EIA. p.21).

36. Destaca-se: "É interessante observar que, ao mesmo tempo em que pretende promover a proteção de ecossistemas, o PAS estabelece como uma das diretrizes a execução de obras de infraestrutura no setor de transportes (rodovias). Como visto anteriormente, **as rodovias funcionam com um 'efeito de arrasto', sendo um dos fatores relacionados ao desmatamento ilegal, queimadas e grilagem**". (ENGESPRO-DNIT *apud* CI-EIA. p.20. grifo nosso).

37. O CI-EIA pontua, ainda, que "juntamente com o investimento em transportes (pavimentação da rodovia BR-319), é necessário entre outras coisas, como está proposto no próprio PAS, 'aumentar a governabilidade dos processos de ocupação territorial e de usos dos recursos naturais', 'combater a grilagem em terras públicas' e 'ordenar a expansão das atividades agropecuárias nos ecossistemas considerados frágeis'. Do contrário, os investimentos em infraestrutura rodoviária continuarão a funcionar na contra mão do desenvolvimento sustentável" (ENGESPRO-DNIT *apud* CI-EIA. p.20).

38. O estudo traz à luz a seguinte contradição: por um lado, o projeto de recuperação da BR-319 integra uma das diretrizes de promoção do desenvolvimento sustentável da Amazônia. Por outro lado, o estudo indica haver

um nexo de causalidade entre a implantação de rodovias e o desmatamento ilegal, queimadas e grilagem de terras pelo seu potencial “efeito de arrasto”. Aponta, porém, como possível solução a esta contradição, o controle governamental da ocupação territorial.

39. Cabe, aqui, algumas reflexões. Considerando a lógica fluvial da região e, ainda, que o desenvolvimento da Amazônia, de acordo com o PAS, deve seguir um modelo de preservação da floresta, quais seriam as atividades socioeconômicas beneficiadas pela BR-319? As atividades a serem desenvolvidas na região em função da rodovia superam o atual modelo de exploração predatória dos recursos naturais ou perpetuam e reforçam esse modelo de exploração? De que forma o empreendimento é compatível com o desenvolvimento sustentável?

Análise: item atendido.

3.2.3. Interligação do empreendimento com outros projetos na região

40. No subitem *Interligação do empreendimento com outros projetos na região, em execução ou planejados*, o CI-EIA informa que a BR-319 ligará Manaus/AM a Porto Velho/RO proporcionando a integração aos sistemas rodoviários dos países vizinhos: Colômbia, Peru e Bolívia. Também fará a conexão de "Tapauá/AM (Rio Purus) com o Rio Madeira através da rodovia planejada AM-366, cujo traçado preliminar atravessa áreas de uso tradicional do povo Mura e Apurinã" (p.24). Manicoré/AM é outro núcleo urbano conectado com a BR-319 que já é acessada no período seco, também conectada à vila de Democracia, na margem do rio Madeira.

41. Destaca-se:

Outro fator importante é que o empreendimento facilitará o escoamento de produtos agropecuários dos estabelecimentos regionais situados ao longo da BR-319, tanto para os centros urbanos de Porto Velho (RO) e Manaus (AM) quanto ao porto graneleiro de Humaitá (AM). Apesar do transporte de grandes cargas de commodities agrícolas ser movimentada regionalmente pelo modal fluvial da hidrovia do rio Madeira, conectando a região Centro-Oeste do Brasil ao porto de Itacoatiara-AM onde a soja é exportada; **há que se destacar que após as obras de pavimentação, a BR-319 poderá ser um fator potencializador para instalação de novos estabelecimentos agropecuários ao longo do eixo da rodovia**, especialmente nas proximidades do anel viário de interligação com a BR-230 (Transamazônica), em Humaitá. E neste caso, a BR-319 atuaria mais como um sistema viário utilizado regionalmente para transportes de curtas e médias distâncias entre o estabelecimento agropecuário situado ao longo da rodovia, no trecho aqui considerado, e o centro urbano de Humaitá-AM de onde a carga seguiria pelo rio Madeira até Manaus ou Porto Velho. (p.23/24. grifo nosso)

42. O CI-EIA Mura afirma que não há outros projetos de infraestrutura planejados para o entorno das TIs Lago Capanã e Ariramba, porém, faz a seguinte observação: "Vale ressaltar, entretanto, que constam na base de dados do Ministério de Minas e Energia requerimentos de pesquisa minerária e lavras garimpeiras nos limites das TIs Mura aqui tratadas." (p. 24). Da mesma forma, o CI-EIA Parintintin aponta que também constam requerimentos de pesquisa minerária e lavras garimpeiras nos limites da TI Nove de Janeiro. Indica-se, no aspecto formal, que na página 23 do estudo dos Parintintin foi feita uma referência incorreta às TIs Mura.

43. O estudo menciona superficialmente a existência de requerimentos minerários na área de influência da rodovia, próximo às Terras Indígenas. Uma vez que a atividade de mineração poderá ser incrementada com a recuperação da BR-319, interligando-se, portanto, ao empreendimento, seria importante fazer o levantamento desses requerimentos com fins de se avaliar eventuais impactos sinérgicos e cumulativos.

44. Contudo, de acordo com o estudo, a interligação da BR-319 com outros empreendimentos na região está relacionada predominantemente ao escoamento de produtos agropecuários, sobretudo a soja produzida no centro-oeste do país, com fins de exportação.

45. Cite-se, ainda, que o CI-EIA menciona, em outro momento do texto, a interligação da Hidrovia Madeira com a BR-319 como parte integrante da cadeia logística do agronegócio. Nesse sentido, seria necessário realizar o levantamento das hidrovias e portos fluviais da região.

46. Os estudos demonstram ao longo de todo o texto que há outros projetos rodoviários associados à BR-319, que serão implementados, repavimentados ou intensificados o seu uso, tais como a BR-230 e a AM-366. É necessário, também, fazer o levantamento de todos os empreendimentos rodoviários associados, já existentes e planejados; demonstrando-se a cumulatividade dos efeitos para a região, considerando especialmente o componente indígena.

Análise: item parcialmente atendido. Deve ser realizado o levantamento da quantidade e qualidade de requerimentos minerários na região do traçado, sobretudo no entorno das áreas de ocupação indígena. Também deve ser apresentado o levantamento dos empreendimentos rodoviários associados e de sua cumulatividade, nos termos

acima, e o levantamento das hidrovias e portos fluviais.

3.2.4. Importância do empreendimento para o contexto regional.

47. O CI-EIA afirma que a BR-319 assume importância para a região Norte por promover a integração terrestre entre estados do Amazonas e de Rondônia, incluindo Porto Velho/RO a Manaus/AM. Além disso, reduz o tempo de transporte de mercadorias para o estado do Amazonas. Também afirma que as indústrias da Zona Franca de Manaus poderão se beneficiar da estrada para o recebimento de matéria-prima e escoamento de produto final. Por fim, afirma que: "Com a execução das obras de pavimentação, objetiva-se melhorar as condições de segurança e trafegabilidade da via durante todas as estações do ano [...]" (p. 24).

Análise: item atendido.

3.2.5. Áreas de influência do empreendimento

48. Este item diz respeito às áreas de influência do empreendimento "definidas a partir da abrangência dos impactos ambientais e dos efeitos do empreendimento sobre os meios físico, biótico e socioeconômico, tiveram os seus limites definidos conforme metodologia aplicada no EIA/RIMA" (p.28). Segue detalhando a Área Diretamente Afetada (ADA), a Área de Influência Direta (AID), a Área de Influência Indireta (AII) e a Área de Influência Total (AIT). Chamamos atenção para a área de influência indireta que está com erro de digitação na página 29, onde se lê "Área de Influência Direta — All" requer correção.

49. Conforme o estudo: "Os municípios que integram a AII são aqueles, de acordo com o EIA que se beneficiarão da expansão da área urbanizada, da arrecadação de impostos, do escoamento da produção rural, dentre outros, assim como os ônus advindos da implantação e operação do empreendimento." (ENGESPRO/DNIT *apud* CI-EIA. p. 29)

50. Podemos observar que a área de influência indireta é aquela sobre a qual incide os desdobramentos socioeconômicos da rodovia, sejam positivos ou negativos. O estudo aponta um prognóstico de benefícios, dos quais os municípios usufruirão com a recuperação da BR-319, a partir da expansão da área urbanizada. Note-se que a expansão prevista abrange os municípios de "Humaitá/AM, Canutama/AM, Tapauá/AM, Manicoré/AM, Borba/AM, e Beruri/AM, acrescido do território dos municípios de Manaquiri/AM, Careiro/AM, Careiro da Várzea/AM, Iranduba/AM além das duas Capitais; Manaus/AM e Porto Velho/RO." (p.29)

51. Portanto, a expectativa sobre a expansão urbana, a verba dos impostos e a movimentação da produção rural está relacionada à recuperação da BR-319. Note-se que a rodovia cria as condições necessárias para a ocorrência do crescimento esperado. Logo, temos o nexo de causalidade.

52. Destaca-se por fim: "Tendo em vista que a Área de Influência Indireta definida para o Meio Socioeconômico é a que atingiu a maior extensão territorial, os mesmos limites foram adotados para a definição da Área de Influência Total e que se sobrepõe as demais áreas de Influência Indireta dos meios Físico e Biótico". (p. 29)

Análise: item atendido.

II - RELATÓRIO APURINÃ

53. Trata-se da análise do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) relativo à etnia Apurinã. Para efeitos de organização, a avaliação do relatório Apurinã é dividida em três partes: a primeira analisa os aspectos gerais do estudo, a partir da realização de um *check list*, para verificação dos aspectos formais; o segundo diz respeito à análise de mérito e contemplará os itens previstos no TRE; o último apresenta considerações sobre o relatório Apurinã.

1. ANÁLISE DOS ASPECTOS FORMAIS (CHECK LIST)

54. Os estudos da etnia Apurinã foram realizados com base em dados secundários, conforme Ofício nº

328/2017/CGLIC, mas, caso os dados secundários sejam considerados insuficientes para análise dos impactos sobre as duas TIs, será apontada a necessidade de levantamento de dados primários (*in loco*).

55. Apresentamos a seguir os comentários sobre os aspectos formais do estudo.

56. Conforme o item 4 do TRE (Observações Gerais), foi recomendado que "quando da entrega do produto, o responsável encaminhe check-list, sinalizando o atendimento dos itens do presente Termo. Os itens deste Termo de Referência Específico, eventualmente não atendidos, deverão ser indicados e justificados, referenciando-os."

57. Não foi encaminhado *check-list* dos tópicos solicitados no Termo de Referência. O Sumário do relatório Apurinã conta com Apresentação, seguido do item 1. Identificação do empreendedor e da empresa consultora; 2. Caracterização do Empreendimento; 3. Metodologia e Marcos Legais de Referência; 4. Dados Gerais sobre as Terras Indígenas; 5. Organização Social, Política e Econômica; 6. Contexto Socioambiental; 7. Desenvolvimento Regional e Sinergia entre os Empreendimentos na Região; 8. Identificação, Caracterização e Avaliação de Impactos; 9. Matriz de Impactos e das Medidas; 10. Considerações Finais, o qual analisa a viabilidade do empreendimento.

58. Como se pode observar, não foi contemplado o item IX do TRE, *Percepção dos grupos indígenas quanto ao empreendimento*, e não foi enviada justificativa, mas observa-se que o estudo relativo às Terras Indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João, da etnia Apurinã, foi realizado com base em dados secundários, tendo em vista que as duas terras estão situadas além dos limites estabelecidos pelo Anexo 1 da Portaria Interministerial 60/2015. Ambas foram incluídas no CI-EIA, por serem vizinhas, formando um mosaico, e por serem cortadas pela rodovia AM-366, cujo fluxo aumentará consideravelmente com a pavimentação da BR-319.

59. O CI-EIA conta, ainda, com referências bibliográficas, indicadas a partir da página 127, e uma lista de anexos, a partir da página 134, seguido de lista de mapas, lista de tabelas e lista de figuras.

60. A capa está de acordo e há assinatura do coordenador dos estudos em todas as páginas; a equipe técnica responsável pela elaboração do CI-EIA é apresentada e identificada na página 11 do relatório, observando-se assinatura de todos os profissionais no campo correspondente a seu nome.

61. Constata-se, assim, o atendimento formal ao Termo de Referência Específico emitido pela Funai, com exceção do item mencionado, o qual se justifica.

62. A seguir, passamos à análise de cada item do CI-EIA, confrontando-o com o solicitado no TRE emitido pela Funai.

2. ANÁLISE DE MÉRITO

63. É feito um breve histórico do processo e informado que, a partir da Matriz de Impactos resultantes, será definido:

64. a) a *necessidade ou não de levantamentos primários nas TIs citadas*;

65. b) o *Quadro das Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias com descrição do nexos causal*.

2.1. Equipe técnica

66. Em relação aos profissionais responsáveis pela realização do estudo, há um quadro com a identificação de todos os integrantes da equipe técnica, com a respectiva formação profissional e função; número no Conselho de Classe; Cadastro Técnico Federal (CTF) Ibama e a devida assinatura ao lado dos nomes.

67. O antropólogo Gilberto Azanha é identificado como o Coordenador Técnico do CI-EIA. Além dele, há um engenheiro civil, responsável pela coordenação geral; um biólogo especialista no meio biótico; uma engenheira agrônoma, especialista no meio físico; e um ecólogo/geógrafo, também especialista no meio físico.

Análise: item atendido.

2.2. Metodologia empregada e os marcos legais de referência

68. É explicado que, como se tratam de estudos realizados com dados secundários, a “pesquisa baseou-se na consulta de fontes bibliográficas, nos relatórios de identificação produzidos pela FUNAI e em pesquisa nos dados dos documentos elaborados pelos técnicos do ICMBio para a elaboração de Plano de Manejo do PARNA das Nascentes do Lago Jari e na caracterização ambiental da REBIO do Abufari, extrapolando as tipologias florestais para as TIs Apurinã em tela.” (pg. 26).

69. Em seguida, são elencados os marcos legais (3.2) utilizados.

Análise: item atendido.

2.3. Dados Gerais sobre as Terras Indígenas

70. É informado que a Terra Indígena Apurinã do Igarapé São João está localizada no sul do estado do Amazonas, no município de Tapauá, na confluência dos rios Ipixuna e Purus. E informa-se que, além da TI Igarapé do Tauamirim, a TI Igarapé São João faz limite norte com a Reserva Biológica do Abufari, Unidade de Conservação de Proteção Integral e de competência federal. Seguindo pelo trecho em leito natural do ramal da rodovia AM-465 (antes AM-366) que margeia todo o trecho sul da TI, é possível chegar à aldeia Santo Agostinho.

71. Observa-se que, ao longo do estudo, a estrada estadual, que originalmente era um ramal ligando a sede do município de Tapauá a BR-319, recebe diferentes denominações: AM-356, AM-366 e AM-465. Como é uma estrada em planejamento, não se conhece seu traçado definitivo ou qual será sua denominação.

72. Já em relação à Terra Indígena Apurinã do Igarapé Tauamirim, é informado que também está inteiramente inserida no município de Tapauá/AM, sendo limítrofe à TI Igarapé São João e ao Parque Nacional Nascentes do Lago Jari, havendo sobreposição desta UC federal com áreas ao sul e sudeste da TI. As aldeias estão localizadas na porção norte da terra indígena, próximas ou às margens do igarapé Tauá-mirim, principal curso d’água que corta a TI e afluente do rio Purus pela margem direita.

73. Em relação à regularização fundiária (4.2), é dito que ambas as terras indígenas têm processos de regularização concluídos, com homologação publicada. A TI Apurinã do Igarapé São João foi homologada em 2007 e a TI Apurinã do Igarapé Tauamirim, em 1991. Em relação à segunda, é explicado que, em 2003, foi solicitada ampliação da área, ao norte, no limite com o igarapé Tambaquzinho e o igarapé do Macaco, e ao sul, no limite com o igarapé do Cachorro.

74. No que diz respeito aos aspectos demográficos (4.3), é informado que a TI Apurinã do Igarapé São João tem cerca de 158 pessoas, segundo o último levantamento da Secretaria Especial de Saúde Indígena (Sesai), feito em 2013, e possui quatro aldeias: Santo Agostinho; São João; Taquarizinho e São Lucas. É destacado que “após o processo de reconhecimento e delimitação da Terra Indígena, a população Apurinã na TI São João apresentou taxa constante de crescimento, muito devida a segurança fundiária, assim como pelas garantias da manutenção das atividades produtivas e de subsistência às gerações futuras.” (p. 35)

75. Já a Apurinã do Igarapé Tauamirim contava com uma população de 271 pessoas em 2013, segundo dados da Sesai, em três assentamentos: São Francisco, São José e Santo Antônio. Também foi observado um crescimento populacional consistente “a partir da demarcação e do reconhecimento da terra indígena Tauamirim, apesar do leve declínio apontado entre os anos de 2010 e 2013.” (p. 36)

76. Observa-se uma repetição de informações nas páginas 33 e 34 com relação à população da TI Apurinã do Igarapé São João.

Análise: item atendido.

2.4. Organização Social, Política e Econômica

77. Esse item se inicia com a caracterização sociocultural dos Apurinã e o histórico de ocupação do território, mostrando-os no contexto etnológico do Povo Aruak (5.1); sua cosmologia e organização social (5.1.2); o histórico do contato (5.1.3); os Apurinã e o SPI (5.1.4).

78. Depois, são abordados os conflitos e dispersões dos Apurinã na região do médio Purus (5.2) e a forma de ocupação dos Apurinã nos Igarapés São João e Tauamirim (5.3). Nesse último subitem é explicado que os “Apurinã habitantes da Terra Indígena Apurinã do Igarapé São João migraram dos seringais do médio rio Purus

(cabeceira do Igarapé Inari) devido a pressões exógenas motivadas por interesses econômicos e conflitos internos. [...] O histórico da ocupação da terra pelos Apurinã do São João foi marcado por conflitos com seus parentes, desde sua saída do alto Purus até a fixação na atual aldeia” (p. 49). Já os “Apurinã habitantes da TI Igarapé Tauamirim são originário do alto Purus, mais especificamente da região do Sepatini, de onde saíram, descendo o Purus, em razão de conflitos internos.” (p. 50)

79. O subitem 5.4 fala dos Apurinã das duas TIs e sobre o contexto regional. Inicia descrevendo características do município de Tapauá (5.4.1); depois apresenta indicadores socioeconômicos (5.4.2); fala do ordenamento territorial e da estrutura de governança (5.4.3); descreve a infraestrutura existente no município de Tapauá (5.4.4); menciona uso da terra e a produção rural no mesmo município (5.4.5). Nesse último subitem é informado que o município de **Tapauá possui a maior extensão territorial e o maior percentual de floresta entre os municípios da BR-319, e que é o segundo município com menor área desmatada entre os 13 localizados na região da BR-319 e o 331º dentre os municípios da Amazônia Legal.**

80. Em relação ao desmatamento, é destacado que “a presença de uma grande UC Federal no limite municipal de Tapauá voltado para a BR-319 protege o município de invasões advindas dessa rodovia e é provavelmente um dos fatores responsáveis por suas baixas taxas de desmatamento. Contudo, **a possível construção da AM-366 pode ameaçar a integridade desta área protegida e propiciar a ocupação da porção oeste do município de Manicoré e da porção norte de Humaitá, região composta por projetos de assentamentos e áreas sem destinação.**” (p.58)

81. E continua: “Apesar de o cenário atual ser de pouco desmatamento, num futuro próximo isso pode mudar devido à construção de uma rodovia estadual que ligará a sede do município à BR-319. Essa rodovia, oficialmente denominada AM-366, é planejada para ser construída em cima da Terra Indígena Apurinã Igarapé Tauamirim e do Parque Nacional Nascentes do Lago Jari. De forma ainda mais grave, o Decreto de criação desse PARNA, de maio de 2008, diz que “[...] ficam excluídos dos limites do Parque Nacional Nascentes do Lago Jari o leito e a faixa de domínio da Rodovia AM 366, que liga a sede do município de Tapauá à Rodovia BR 319”, ou seja, prevê e legaliza a presença dessa estrada dentro da UC. O trajeto planejado da AM-366 conecta o rio Madeira a Tapauá seguindo para Tefé, com extensão de 578 km. Ainda que dificilmente este trajeto seja implementado, é possível observar, através da análise de imagens de satélite, a abertura de ramais no local provável de construção dessa rodovia, principalmente entre Tapauá e a BR-319.” (p. 59)

82. É destacado, ainda, “que esses ramais foram rapidamente abertos no ano 2000 e voltaram a ser abertos em 2013, totalizando mais de 40 km. Também é possível notar que, inicialmente, um ramal cresceu dentro da Terra Indígena e posteriormente foi desviado para as margens dessa TI. E foi justamente devido à presença do Ramal da rodovia AM-366 que em 2015 a FUNAI emitiu TdR definitivo em que se posicionou pela necessidade de serem estudadas as TIs Ig. São João e Ig. Tauamirim, considerando o planejamento da rodovia estadual AM-366, que se implantada impactaria as referidas terras indígenas.” (p. 59)

83. Na sequência, o subitem 5.4.6 do CI-EIA aborda a inserção no movimento indígena regional e políticas públicas; e o 5.4.7 trata da situação da saúde, destacando que o Distrito Sanitário Indígena (DSEI) Médio Rio Purus, responsável pelas ações de saúde direcionadas aos Apurinã das TIs Igarapé São João e Igarapé Tauamirim, apresenta um dos mais baixos índices de saúde dentre os DSEIs da região Amazônica, segundo fontes do própria Sesai. É constatada alta incidência de déficit de peso, de altura e nutricional. Em relação a violências e ameaças, é destacado que “o estado do Amazonas aparece em 2º lugar, bem a frente dos demais estados da federação e pouco atrás do Mato Grosso do Sul, estado com maior índice de violência contra os povos indígenas, segundo a SESAI.” (p. 66)

84. Observa-se que alguns pontos do TRE não foram inteiramente explorados e/ou demandam aprofundamento, como as formas de deliberação interna, organizações e/ou associações formalmente constituídas, mas se entende que isso se deveu às limitações de um estudo com dados secundários. Se após apresentação dos resultados aos indígenas, se mostrarem necessárias complementações com dados primários, é importante que esses dados sejam complementados.

Análise: item atendido.

2.5. Contexto Socioambiental

85. É explicado que as terras indígenas do Igarapé São João e Igarapé Tauamirim estão localizadas no bioma Amazônico, em áreas com predominância da floresta ombrófila, no interflúvio dos rios Purus e Madeira, com climas caracterizados como tropicais megatérmicos, com temperatura média do mês mais frio do ano superior a 18°C,

estações invernosas ausentes e forte precipitação anual.

86. O subitem 6.1 do estudo fala sobre o interflúvio Purus-Madeira, definido pelo EIA/RIMA como Área de Influência Indireta (AII) para o meio biótico por se sobrepor “à região delimitada como AII para o Meio Físico, sendo esta delimitada pelo conjunto de microbacias hidrográficas (Ottobacias nível 5) interceptadas pelo empreendimento no trecho em estudo.” (p. 68)

87. Informa-se que a área do interflúvio abrange 11 Unidades de Conservação (UC) federais e 14 estaduais, e que essas unidades “representam a principal estratégia para a proteção da biodiversidade da Região do Interflúvio, associado aos recursos necessários para a manutenção das comunidades humanas que habitam essa região.” (p. 68)

88. É ressaltado, ainda, que “enquanto na porção norte do interflúvio a presença humana ainda é relativamente pequena, em função da maior dificuldade de acesso, na porção sul já ocorrem maiores extensões de áreas antropizadas. **Com a melhoria das estradas e abertura de outras vias de acesso projetadas, essa região deverá, em muito pouco tempo, sentir as pressões experimentadas em outras regiões amazônicas**, o que aumenta a relevância das unidades de conservação, dado que cumprem a função de proteger as áreas naturais e preservar a biota regional.” (pp.69/70, grifo nosso)

89. Em relação ao potencial florestal da região do interflúvio, é explicado que é bastante expressivo, com madeiras de reconhecido valor econômico, sendo calculado um total de 265 espécies com potencial madeireiro.” (p. 70)

90. O subitem 6.2 aborda o clima e os recursos hídricos e destaca que “a região das nascentes e formadores e do rio Ipixuna, afluente pela margem direita do rio Purus, estão localizadas próximas ao entorno da rodovia BR-319, compondo a Unidade de Planejamento Hídrico (UPH) Baixo Purus, concentradas principalmente entre a região da Vila Realidade e o entroncamento da BR-319 com a BR-230. Destaca-se que a microbacia do rio Ipixuna, com alguns formadores situados no limite de 5 km da rodovia, definida como AID do meio físico e biótico do empreendimento (ENGESPRO/DNIT, 2020), é dentre aquelas que drenam o entorno das TIs Apurinã, a que poderá sofrer eventuais impactos indiretos na qualidade da água decorrentes das obras de pavimentação e melhoria deste trecho da rodovia, sobretudo aqueles decorrentes das potenciais alterações da cobertura do solo advindas de eventual intensificação no processo de desmatamento na região do entorno da rodovia.” (pp. 73/74)

91. O subitem 6.3 aborda geologia, relevo e solos; o 6.4, a vegetação; o 6.5, a fauna; e o 6.6, as principais ameaças e oportunidades para a conservação e o manejo sustentável. Nesse subitem é destacado que “as UCs no entorno das TIs aqui consideradas podem ser consideradas como barreiras “culturais” (posto que impostas pelas agências ambientais do Estado) já que inexistem barreiras geográficas naturais que possam impedir ameaças mais sérias, do ponto de vista ambiental, às TIs em foco.” (p. 81)

92. Acrescenta que “**a pavimentação, abertura e manutenção das estradas, especialmente das BR-319 e BR-230, constitui uma ameaça importante na região do Interflúvio, pois os efeitos ambientais negativos aparecem de forma inter-relacionada, afetando tanto o meio físico como o meio biótico, ao causarem obstrução de corpos d’água, alteração e fragmentação de habitats, juntamente com a expansão da ocupação humana, geralmente acompanhada de alguns efeitos negativos, além de favorecer a caça e o comércio da fauna, o desmatamento, as queimadas e a pesca ilegal.**” (p. 82, grifo nosso)

93. Destaca, ainda, que, apesar do alto grau de preservação tanto do interior quanto do entorno das TIs Apurinã, “**as áreas degradadas existentes são provenientes da atividade ilegal de extração de recursos florestais, em especial madeira, principalmente a partir da abertura de novos ramais interligados ao traçado existente da rodovia AM-366 (planejada), que pretende ligar a BR-319 ao município de Tapauá.** Nota-se também que as áreas que apresentam maior degradação localizam-se na TI Igarapé São João, nas proximidades com a sede do município de Tapauá, conforme dados acumulados de desmatamento até 2018 do PRODES e da cobertura da terra do projeto MapBiomias19 para o ano 2018, bem como análises de imagens de satélite Sentinel-2 ano 2018” (p. 82, grifo nosso).

94. Aponta que “a maior ameaça à integridade das Terras Indígenas Apurinã dos Igarapés São João e Tauamirim é a AM-366, que originalmente era um ramal da BR-319 ligando a sede do município de Tapauá a esta rodovia – e que, por esta via, ofereceria para aqueles municípios uma alternativa de ligação com Rondônia e o sul-sudeste. E vice-versa, como antes apontado, ofereceria aos migrantes do sul/sudeste e, especialmente, àqueles vindos de Rondônia, uma via aberta para a abertura de lotes em terras públicas – a custo zero, portanto. **O avanço deste ramal nos dias atuais vem sendo feito no sentido Tapauá > BR-319 e margeando os limites da Terra Indígena Apurinã do Igarapé São João e a impactando.** [...] A terraplanagem realizada pelas máquinas contratadas pela Prefeitura de Tapauá levam os canais de dispersão das águas pluviais diretamente para o interior da Terra Indígena” (p. 83, grifo nosso).

95. Acrescenta que “as atividades de melhorias e de abertura de novos trechos na AM-366 por parte da Prefeitura de Tapauá foram objeto de embargos por parte da FUNAI e IBAMA, em ano recente (2017). As melhorias previstas pelo empreendimento na trafegabilidade da BR-319 induzirão que a população do município em tese beneficiada pelo ramal (comerciantes, prestadores de serviço, entre outros) – ou mesmo parte da população mais pobre que pode ver nesse ramal uma chance de atingir, mais rapidamente, centros de atendimentos de saúde mais aparelhados que Tapauá (Humaitá e Porto Velho) – pressionem as autoridades políticas, municipais e estaduais, para investirem na abertura completa da AM-366” (p. 83).

96. O subitem 6.7 analisa o entorno das terras indígenas, analisando a ocupação regional e as unidades de conservação (6.7.1); população e condições de vida (6.7.2). Nesse último subitem é ressaltado que: “Com relação à recuperação da rodovia BR-319 todas as aldeias da Terra Indígena Apurinã do Igarapé Tauamirim se manifestaram contrárias, devido aos seguintes motivos:

- Invasões constantes na terra demarcada, por posseiros, invasores, caçadores, madeireiros e turistas. A estrada tornaria ainda mais vulnerável à chegada de pessoas e aumentaria o fluxo de invasores.
- Ausência dos órgãos federais como parceiros dos indígenas para fiscalizar e vigiar a terra demarcada e homologada.” (p. 89)

97. O subitem 6.8 faz um diagnóstico da territorialidade e influências externas na distribuição das aldeias Apurinã; o 6.9 aborda os usos do território; o 6.10, as relações com a sociedade regional, destacando que os Apurinã se ressentem “da falta de apoio e até do anti-indigenismo promovido por instituições públicas do município da Tapauá. É apontado também recorrente “invasão de pesqueiros na terra demarcada, também de flutuantes e de barragens de ribeirinhos na boca do igarapé, entrada de caçadores furtivos, e problemas ambientais sérios como a contaminação dos igarapés.” (p. 98)

98. O subitem 6.11 analisa as maiores vulnerabilidades a pressões externas, apontando, em relação à TI Apurinã do Igarapé São João: caçadores, madeireiros, pescadores vindos de Manaus e Manacapuru. E, no caso da TI Apurinã do Igarapé Tauamirim: invasão de (barcos) pesqueiros, sobreposição da Reserva Biológica Abufari, conflitos entre índios e o Ibama, na época da seca, por causa dos quelônios. “Portanto, as áreas mais vulneráveis das duas TIs aqui consideradas são aquelas onde ocorre sobreposições e/ou que as limitam com as citadas unidades de conservação. Não se pode aferir, por outro lado, por quais setores das TIs ocorrem invasões por terceiros para a exploração de recursos naturais. Analisando as imagens-satélite, não é difícil constatar que a TI Apurinã do Igarapé São João é vulnerável na sua porção sudeste (lotes vizinhos na AM 366) e em toda extensão do rio Purus que delimita a TI – devido a sua grande extensão e ausência de políticas públicas de fiscalização e vigilância por parte dos órgão responsáveis (IBAMA, FUNAI, SEMA-AM) – o que deve certamente favorecer e estimular as invasões por terceiros.” (p. 99)

99. O subitem 6.12 trata das ações de proteção e vigilância em curso nas TIs, registrando que as duas terras indígenas Apurinã sofrem com invasões “por dois motivos: primeiro por ter uma grande fartura de peixes, principalmente pirarucu e segundo por estarem muito próximo da cidade.” (p. 99)

100. Assim como no item 5, observa-se que alguns pontos do TRE não foram inteiramente explorados e/ou demandam aprofundamento, mas entende-se que isso se deveu às limitações de um estudo com dados secundários. Se após apresentação dos resultados aos indígenas, se mostrarem necessárias complementações com dados primários, estas serão solicitadas.

Análise: item atendido

2.6. Desenvolvimento Regional e Sinergia entre os Empreendimentos na Região

101. O subitem 7.1 do CI-EIA aborda o contexto regional e a BR-319, e destaca que “representantes dos setores de construção industrial e civil em Manaus argumentam que, como a rodovia existiu durante muito tempo, a reconstrução e a pavimentação da mesma não teriam praticamente nenhum efeito ambiental porque o que era para degradar já foi degradado. Contudo, **experiências anteriores de construção e melhoria de estradas na Amazônia resultaram em um padrão de desmatamento que se espalha para além das vias de acesso quando estabelecidas – e que se aceleram quando estas são melhoradas.**” (p. 102, grifo nosso)

102. Dá destaque também a um estudo que aponta ter havido “várias aquisições de terra em antecipação à pavimentação, com implantação de agricultura intensiva (arroz, inicialmente e depois soja) no trecho Porto Velho-Humaitá e ao longo da BR 230 (FEARNSIDE, 2009a *apud* CI-EIA, p. 102). Também coloca: “O efeito da BR-319 não é apenas restrito à área diretamente acessada pela rodovia, mas também por uma série de estradas laterais

planejadas que conectarão a BR-319 a sedes municipais nos rios Madeira e Purus. Estas incluem Manicoré, Borba, Novo Aripuanã e Tapauá. Os planos para as estradas laterais (vicinais) já estimularam, em passado recente, os políticos locais a resistir à criação de reservas de proteção ambiental perto das rotas propostas” (*idem*).

103. “A TI Apurinã do Igarapé São João, que limita a estrada planejada AM-366, que dá acesso a Tapauá, foi alvo de uma ação contestatória por parte da Prefeitura de Tapauá – e que somente em 2010 foi negada, com a Justiça Federal reconhecendo a posse indígena. **O processo de tomada de decisão sobre a reconstrução da BR-319 segue o padrão evidenciado em outros projetos de infraestrutura amazônica, qual seja, o de subestimar os impactos e superestimar os benefícios de obras públicas propostas.** O mais notável neste caso é o efeito de não contabilizar dentro dos impactos socioambientais da rodovia o fluxo de migrantes para a Amazônia Central e para Roraima. Os impactos de construir o leito rodoviário propriamente dito são mínimos quando comparado aos impactos de mais longo prazo, tais como o fluxo de migrantes e o aumento da atividade de desmatamento” (*ibidem*, grifo nosso).

104. O item 7.2 do estudo trata de empreendimentos existentes e projetados na região. Salienta que “o receio do aumento das taxas de desmatamento induzidas pela pavimentação da BR-319 parte da existência de rodovias secundárias estaduais que se conectam à Manaus-Porto Velho, e que são: AM-254, que parte da BR-319 até a cidade de Autazes; AM-354, que se inicia próximo a Careiro Castanho e termina em Manaquiri; AM-364 que interliga a BR-319 ao rio Madeira, nas vizinhanças de Manicoré e que se encontra parcialmente abandonada. Outras rodovias projetadas pelo Estado do Amazonas, e que se forem abertas podem provocar desmatamento de áreas ainda preservadas: AM-360, que deveria interliga a BR-319 até a cidade de Novo Aripuanã e que tem acesso rodoviário com a BR-230 através da AM-174; AM-366, que interligaria a cidade de Tapauá a BR-319.” (p. 104).

105. E acrescenta: “Resta claro, portanto, que a repavimentação e a consequente operação plena da BR 319 induziria ou daria forte impulso à implementação das rodovias estaduais citadas e ramais municipais seja por pressão de políticos locais e regionais ou pela oportunidade de negócios, estes por vezes nada lícitos” (p. 105). Além de novos projetos rodoviários municipais e estaduais, “todo um conjunto de elementos fundamentais para a cadeia logística do agronegócio também deve ser implantada ao longo da Rodovia, aproveitando e estreitando a comunicação e interligação Hidrovia Madeira/BR/319” (p. 105).

106. O subitem 7.3 trata da interligação do empreendimento com outros projetos na região, em execução ou planejados, e aponta que “no setor de petróleo e gás cabe destacar a existência na bacia do Solimões de blocos de exploração petrolífera, operados desde 2017 pela empresa Rosneft, petroleira russa que detém até 2026 a concessão de 16 blocos exploratórios no Solimões; o mais próximo a cerca de 35 km da TI Apurinã do Igarapé São João. A questão da exploração dos blocos da bacia do Solimões no contexto dos potenciais impactos sinérgicos para os povos indígenas em questão ganha maior relevância devido justamente a possível interligação entre a BR-319 e os municípios de Tefé e Coari por meio da rodovia AM-366, de onde poderiam “sair” os ramais rodoviários para os pontos das instalações petrolíferas destes blocos exploratórios e para novas UTEs movidas à gás natural para o fornecimento de energia elétrica nos sistemas isolados do Amazonas. Visto ser importante vetor de desenvolvimento econômico local e regional, as obras de pavimentação e melhorias da BR-319 tem ainda o potencial de impulsionar, ao longo de seu traçado, a instalação de estabelecimentos agropecuários/industriais e demais obras de infraestrutura básica necessárias ao dinamismo econômico, tais como instalações de sistemas elétricos/energéticos, entrepostos logísticos, obras de saneamento e abastecimento, sistemas de comunicação entre outros” (p. 106).

107. O subitem 7.4 faz uma análise de sinergia apontando que “a rodovia pode vir a ser a ponta de lança para a “rondonização” do sul da Amazônia. E os dados mais recentes do agronegócio sobre os avanços da área cultivada das principais commodities no sul do Amazonas parecem indicar que a hipótese de FEARNSIDE (2009a) pode vir a se confirmar” (p. 107).

108. Ao falar sobre prognósticos de desmatamento ao longo da BR-319, o relatório aponta, com base num artigo de SANTOS JUNIOR *et al.*, 2018, que a rodovia “e suas estradas secundárias associadas têm um impacto substancial no desmatamento. Por maior que seja o impacto modelado, subestima o impacto total do projeto rodoviário” (p. 108). E indica que “considerando que os maiores focos de desmatamento se concentram próximos à faixa de domínio da BR-230, ressalta-se a importância da existência de áreas protegidas no entorno das rodovias na região amazônica com vistas a proteção da cobertura vegetal” (p. 110).

109. Por fim, destaca que as TIs Apurinã, “em que pese a distância que as separam do eixo principal, serão afetadas indiretamente SE:

1. os cenários antes desenhados se efetivarem com a implementação das rodovias estaduais planejadas, no caso específico, a AM-366;
2. o ritmo do desmatamento constatado no Amazonas a partir de 2017 prosseguir;

3. as políticas de incentivo à produção de commodities na Amazônia for ampliada;
4. o Ministério Público Federal não agir para estabelecer Termos de Ajustamento de Conduta ou Termos de Cooperação que iniba qualquer ato governamental que viabilize a implantação da AM-366 no interior ou entorno imediato das TIs Apurinã do Ig. São João e Ig. Tauamirim sem que sejam realizados os estudos ambientais e etnoecológicos” (p. 112).

Análise: item atendido

2.7. Identificação, caracterização e avaliação dos impactos

110. O item é iniciado com a explicação sobre a nomenclatura e conceitos utilizados para analisar os impactos. O subitem 8.1 do CI-EIA trata da percepção indígena do empreendimento. Para tanto, é utilizado o EIA elaborado pela UFAM.
111. De acordo com esse estudo, os indígenas de todas as aldeias da TI Igarapé Tauamirim se manifestaram contrários à iniciativa de recuperação da rodovia BR-319 baseados em:
- 1) invasões constantes na terra demarcada, desenvolvida por posseiros, invasores, caçadores, madeireiros e turistas. A estrada tornaria ainda mais vulnerável a chegada de pessoas e aumentaria o fluxo de invasores.
 - 2) ausência dos órgãos federais como parceiros dos indígenas para fiscalizar e vigiar a terra demarcada e homologada. No município de Tapauá não tem posto da FUNAI e o chefe de posto que mora em Lábrea não acompanha as irregularidades constantes que acontecem na Terra Indígena dos Apurinã e outros povos indígenas da região.
 - 3) a política anti-indígena desenvolvida no município pelas autoridades políticas que desrespeitam os direitos indígenas. A estrada aumentaria o fluxo de invasões e atropelos do poder público municipal mediante o traçado de ramais que passem pela área indígena.
112. O relatório faz recomendações e indica medidas compensatórias e mitigadoras focadas no ordenamento territorial e na gestão ambiental.
113. Da mesma maneira, os Apurinã da Terra Indígena Igarapé São João também são contrários à recuperação da estrada porque temem consequências de impacto indireto como a reativação do ramal AM-366. Relataram problemas similares aos dos Apurinã de Tauamirim, ainda mais acentuados devido a sua proximidade com o perímetro urbano da sede do município. Os problemas estão vinculados a invasores, caçadores e posseiros que circulam ou moram na terra homologada.
114. No entanto, os consultores afirmam que, tendo em vista o fato de o estudo ter sido realizado com base em dados secundários, não tiveram como conferir se as percepções das lideranças das duas terras indígenas continuam contrárias ao empreendimento, passados mais de 10 anos do estudo realizado pela equipe da UFAM.
115. Observa-se a necessidade de se conferir essa percepção quando da apresentação do estudo às comunidades indígenas.
116. O subitem 8.2 aborda os impactos identificados de acordo com as diferentes fases do empreendimento.
117. Na fase de planejamento é apontada: pressão política e social para a pavimentação da BR-319, incluindo “pressões psicológicas sobre os Apurinã da TI Igarapé São João feitas por lideranças do município de Tapauá para a abertura e efetivação de ramal para ligar Tapauá à BR-319 (a projetada AM-366 – anteriormente denominada AM-465).” É citado também trechos de uma mensagem da Coordenação Regional Médio Purus à 6ª Câmara do Ministério Público Federal, no qual menciona: “Nas TIs Apurinã do Igarapé São João e Apurinã do Igarapé Tauamirim com a abertura do ramal até o PDS Samaúma e possível ramal que tenta ligar com a BR-319 tem incentivado a invasão de caçadores, grileiros até madeireiros; em 2014 foi embargada a abertura do ramal que sai de Tapauá mas foram retomadas em 2015; há loteamento nos limites de ambas as Terras Indígenas colocando em risco a integridade física dos indígenas e até dos possíveis invasores, além da falta de comunicação e transparência nos processos de ocupação sistemática nos limites da área em tela; lixão já invadiu parte da TI Apurinã do Igarapé São João” (p. 117).
118. Foram apontados como Medidas Mitigadoras/Compensatórias e Programas associados um Plano de Comunicação Social e um Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas.
119. Observa-se a necessidade da implantação de medidas de proteção territorial e fiscalização da terra indígena, tendo em vista os episódios de invasão e loteamento no limite das TIs.
120. Na fase de Instalação, o impacto é *pressão para retomada do projeto de implantação da AM-366*. O relatório aponta que “este risco é bem concreto na medida em que, passados poucos anos da abertura da BR-319, foi

aberto por iniciativa provavelmente de agentes particulares, um ‘picadão’ ligando a BR-319 a cidade de Tapuá [...], cruzando a TI Apurinã do Igarapé Tauamirim. [...] é bastante factível que o projeto da AM-366 obtenha respaldo político suficiente para sua implantação” (p. 119). E destaca: “Ressalta-se que o empreendedor (DNIT) não poderá ser responsabilizado por eventual abertura de uma rodovia estadual; entretanto é preciso deixar assentado a seguinte cadeia de eventos históricos: com a BR-319 aberta, o “picadão” orientador de futura ligação terrestre da cidade de Tapuá àquela BR também o foi; com a intransitabilidade da BR-319, o projeto da ligação mencionada também o foi; com a possibilidade de retorno da plena operacionalidade da BR-319, volta-se a falar da mencionada ligação” (p. 119).

121. O relatório afirma que “além desta cadeia de eventos que de certa forma coloca o empreendedor em algum grau de responsabilização com a eventual ligação terrestre BR-319-cidade de Tapuá” (p. 120), tendo em vista a reunião em que se concordou que os estudos das TIs Apurinã seriam feitos com dados secundários pelo fato de a AM-366 ainda não ter traçado definido, “o DNIT se responsabilizou por uma informação que alterou o Termo de Referência então admitido pela FUNAI, e, dessa forma, se comprometendo indiretamente, em no mínimo, participar tecnicamente na definição do traçado da rodovia AM-366”. O estudo continua: “Se o traçado da rodovia AM-366 será alterado para interferir o mínimo possível nas terras indígenas, tal proposição deverá ser de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes com acompanhamento técnico do MPF, IBAMA/SEMA-AM e DNIT” (p. 120).

122. Como Medidas Mitigadoras/Compensatórias e Programas associados foi indicado um Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo Ibama. É sugerido que este programa seja associado ao Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio previsto no EIA/RIMA. É recomendado:

a) Um programa a ser pactuado, com mediação do Ministério Público Federal, entre a Secretaria do Governo do Estado do Amazonas e Ministério de Infraestrutura/DNIT/ANTT com vistas ao acompanhamento do processo de licenciamento ambiental da rodovia estadual AM-366, incluindo a participação conjunta nas questões técnicas, quando cabíveis, referente ao projeto geométrico do traçado a ser aprovado; de modo que esta rodovia, caso venha a ser implantada, acarrete o mínimo de impactos possíveis nas terras indígenas Apurinã do Igarapé São João e Apurinã do Igarapé Tauamirim.

b) Recomenda-se, ainda, que o processo administrativo do licenciamento ambiental da Rodovia AM-366 seja de competência federal, tendo em vista a presença de Terras Indígenas e de Unidade de Conservação de Proteção Integral instituída pela União, seguindo, dessa forma, os dispostos na legislação específica (Lei Complementar Nº 140, de 8 de dezembro de 2011 , Decreto Nº 8.437, de 22 de abril de 2015)” (pg. 121).

123. É proposto também um Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas.

124. Observa-se que o Programa que venha a ser pactuado entre o Ministério Público Federal, a Secretaria do Governo do Estado do Amazonas e Ministério de Infraestrutura/DNIT/ANTT, preveja também uma ação permanente de monitoramento das queimadas, exploração de madeira, garimpos ilegais, loteamentos, etc, com a adoção das medidas cabíveis sempre que forem identificadas irregularidades.

125. No que diz respeito à fase de operação é apontado como impacto o Aumento populacional induzido pelo empreendimento, acarretando intensificação da pressão sobre as TIs. Como Medidas Mitigadoras/Compensatórias e Programas associados são indicados Programa de Controle e Vigilância Territorial (antes da emissão da LO), Programa de Comunicação Social, e Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas.

126. São feitas, ainda, duas recomendações:

Recomenda-se, como medida preventiva, ainda a **criação e a efetivação de um órgão colegiado para a gestão do mosaico de áreas protegidas da região da ALAP** [área sob limitação administrativa provisória] com inclusão e participação de representantes indígenas, visando o fortalecimento da governança territorial e a efetiva contribuição destas áreas protegidas na conservação ambiental e na mitigação e prevenção dos ilícitos ambientais e dos potenciais impactos sinérgicos e derivados da implantação e operação da rodovia BR-319.

Recomenda-se ainda que os dois postos de fiscalização, no início e fim do Trecho do Meio, região do traçado da BR-319 incluído neste estudo, seja aparelhado e capacitado com fins de efetivar sua proposta original de também funcionar como pontos de apoio aos turistas, conforme plano de governança do Governo Estadual do Amazonas.” (p. 122, grifo nosso).

127. A pactuação do Programa de Controle e Vigilância Territorial deveria envolver também a Prefeitura de Tapuá, tendo em vista o grande interesse municipal na abertura da rodovia AM-366, cuja implantação é a principal ameaça às duas terras indígenas Apurinã. É necessário, ainda, explicar em linhas bem gerais quais os objetivos do programa; se envolverá participação indígena com capacitação e fornecimento de equipamentos; se devem ser previstas medidas e/ou apoio para fiscalização a ser feita por agentes públicos. Da mesma forma, o aparelhamento dos dois postos de fiscalização, no início e fim do Trecho do Meio, deve integrar o Programa de Controle e Vigilância

Territorial, pois é medida essencial para assegurar a proteção das duas terras indígenas.

Análise: item parcialmente atendido. É necessário fazer as complementações solicitadas.

2.8. Matriz dos Impactos e das Medidas

128. É apresentada a Matriz com a especificação dos impactos; avaliação quanto à natureza, ocorrência, prazo, duração, reversibilidade, magnitude, espacialidade, localização e caráter; consequências para o modo de vida indígena e medidas mitigadoras e compensatórias. Faltou, como solicitado no TRE (item X, letra b), que os impactos sejam classificados ainda quanto às propriedades cumulativas e sinérgicas.

129. São identificados três impactos, todos negativos, cada um relacionado a uma fase do projeto: planejamento, instalação e operação.

130. Observa-se que em relação ao primeiro impacto (*estresse derivado da pressão psicológica sobre os Apurinã das TIs em estudo em função do não avanço do empreendimento*), há uma divergência no atributo “Ocorrência” entre o quadro apresentado na página 119, onde é classificado como “Provável” e a Matriz, onde é classificado como “Existente”. É necessário corrigir.

131. Verificou-se que a matriz não apresenta a reavaliação da magnitude dos impactos após a aplicação das medidas propostas.

Análise: item parcialmente atendido. Matriz precisa ser refeita.

3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O RELATÓRIO APURINÃ

132. As Terras Indígenas Apurinã são um exemplo de como os impactos indiretos de uma rodovia podem ser muito maiores do que os diretos. O CI-EIA aponta que as terras indígenas Igarapé do Tauamirim e Igarapé São João ficarão muito vulneráveis com a construção da AM-366, a qual deve ser impulsionada pela recuperação e pavimentação da BR-319.

133. O estudo afirma que a AM-366 “é planejada para ser construída em cima da Terra Indígena Apurinã Igarapé Tauamirim e do Parque Nacional Nascentes do Lago Jari”, e informa que “inicialmente, um ramal cresceu dentro da Terra Indígena e posteriormente foi desviado para as margens dessa TI”. O texto destaca, ainda, que as melhorias na trafegabilidade da BR-319 podem levar a população local a pressionar as autoridades políticas, municipais e estaduais, para a abertura completa da AM-366. Observa-se que, além desta estrada, há outras planejadas “que conectarão a BR-319 a sedes municipais nos rios Madeira e Purus”.

134. Somam-se a isso, impactos de mais longo prazo, “tais como o fluxo de migrantes e o aumento da atividade de desmatamento”. O CI-EIA destaca que experiências anteriores de construção e melhoria de estradas na Amazônia provocaram desmatamento “que se espalha para além das vias de acesso quando estabelecidas – e que se aceleram quando estas são melhoradas”.

135. De acordo com o estudo, Tapuá possui a maior extensão territorial e o maior percentual de floresta entre os municípios que margeiam a BR-319, sendo o segundo município com menor área desmatada da Amazônia Legal. No entanto, a recuperação da BR-319 e de “suas estradas secundárias associadas têm um impacto substancial no desmatamento. Por maior que seja o impacto modelado, subestima o impacto total do projeto rodoviário”.

136. Antes mesmo da recuperação da rodovia BR-319, o estudo indica que “as áreas degradadas existentes são provenientes da atividade ilegal de extração de recursos florestais, em especial madeira, principalmente a partir da abertura de novos ramais interligados ao traçado existente da rodovia AM-366 (planejada)”. A tendência, portanto, é que a degradação seja ampliada, comprometendo a sobrevivência das comunidades indígenas e a manutenção de seus usos e costumes.

137. Pelo exposto, entende-se que, do ponto de vista das terras indígenas Apurinã, é preciso que o empreendedor atue para que seja estabelecido um compromisso de diferentes esferas de governo, municipal, estadual e federal, de órgãos públicos e do Ministério Público Federal no sentido de que se “iniba qualquer ato governamental que viabilize a implantação da AM-366 no interior ou entorno imediato das TIs Apurinã do Ig. São João e Ig. Tauamirim sem que sejam realizados os estudos ambientais e etnoecológicos” e comprovada a viabilidade de tal rodovia. E, ainda, que sejam adotadas medidas imediatas, antes de emissão das licenças ambientais para a BR-319, de proteção territorial dessas duas TIs e ações efetivas de fiscalização, controle e monitoramento do desmatamento na

região.

III - RELATÓRIO PARINTINTIN

138. Trata-se da análise do CI-EIA relativo à etnia Parintintin. Para fins de organização da análise, esta informação será dividida em dois blocos: o primeiro trará os aspectos formais do estudo e o segundo será dividido conforme os itens previstos no TRE, contemplando a análise de mérito do estudo apresentado.

1. ANÁLISE DOS ASPECTOS FORMAIS (CHECK LIST)

139. Conforme os procedimentos de análise desta Fundação, foi verificado se o estudo da etnia Parintintin atendia aos itens solicitados no TRE. Observou-se que não consta no documento uma tabela com a lista dos itens solicitados relacionados ao respectivo capítulo em que se encontra o conteúdo no estudo, no entanto, constatou-se que o produto formalmente apresenta todos os itens pedidos, com a ressalva de que o item IX. *Percepção dos grupos indígenas quanto ao empreendimento* foi apresentado como subitem do VII. *Caracterização dos impactos ambientais e socioculturais sobre as terras indígenas e área definida para estudo decorrentes do empreendimento*.

140. O CI-EIA apresenta ainda o capítulo 11 *Bibliografia Utilizada e Anexos*. Quanto aos anexos, foram apresentados cinco, sendo que no *Anexo I – Documentação – Ata de Reunião na Aldeia Traíra e Ofício n° 328/2017/CGLIC* não consta a ata, somente o ofício mencionado; e no *Anexo 4 – Genealogia e Parentescos* e *Anexo 5 – Caderno de Mapas* nenhum documento foi apresentado, o que deve ser corrigido.

141. Em termos formais, o estudo apresenta-se de maneira consistente. Há assinatura do coordenador dos estudos em todas as páginas e assinatura de todos os profissionais no campo correspondente à equipe técnica. Desse modo, o produto encontra-se habilitado a ser analisado em seu mérito, devendo ser observado qualitativamente o atendimento do Termo de Referência.

2. ANÁLISE DE MÉRITO

142. Neste bloco faremos comentários ao estudo, tendo como base o Termo de Referência emitido pela Funai.

2.1. Apresentação

143. No tópico introdutório, o CI-EIA aponta que "inicialmente o Termo de Referência incluía as Terras Indígenas Lago Capanã, Nove de Janeiro, Ariramba, Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João e Ipixuna. Após reunião com o empreendedor foi retirada a terra indígena Ipixuna (sic) por se localizar a mais 40 km da rodovia" (p. 12).

144. No entanto, o estudo aponta que considerou a análise dos impactos relativos à pavimentação da BR-319 sobre o território Parintintin, o que abarca as terras indígenas Nove de Janeiro e Ipixuna. O CI-EIA argumenta que "a TI Ipixuna é parte integrante da TI Nove de Janeiro e vice-versa. Trata-se de um mesmo povo que habitam uma mesma área – porém denominadas diferentemente porque a FUNAI à época da identificação descontinuou administrativamente um território único e habitado por um único povo indígena, os Parintintin." (p.12).

145. O CI-EIA segue indicando que o "fato central é que se trata de um único território, tanto ambientalmente como sociologicamente, sem diferença físico-biótica alguma entre as duas TIs e com relações socioculturais intermitentes e intensas entre os seus moradores: o que afeta uma TI e seus moradores afetam igualmente e na mesma medida a outra. Os dados levantados confirmam que se trata de uma situação excepcional face a especificidades da territorialidade Parintintin, a ensejar a inclusão da TI Ipixuna no âmbito do CI-EIA, nos termos do art.3, §3º da Portaria n.º 60/2015" (p. 12).

146. Por fim, é apontado que mesmo não tendo sido realizado levantamento em campo na TI Ipixuna, esta foi "considerada quando o assunto/tópico abrangeu o território Parintintin como um todo, principalmente no tratamento das questões ambientais e no etnomapeamento." (p. 13)

147. Em relação aos argumentos expostos no estudo, frisa-se que o fato de as terras indígenas mencionadas constituírem na prática um único território para o povo Parintintin e serem, de fato, terras contínuas, pode implicar que os impactos decorrentes da pavimentação da BR-319/AM para a TI Nove de Janeiro sejam também identificados para a TI Ipixuna e, especificamente, que a percepção desses impactos pelos indígenas possa ser sentida em todo o território, não ficando restrita à TI Nove de Janeiro, a qual se encontra a 29 km da rodovia. De todo modo, considerando que o objetivo fundamental do CI-EIA é identificar os prováveis impactos gerados pelo empreendimento para os povos indígenas afetados, essa questão será respondida pelo próprio estudo ao longo das análises e discussões.

2.2. Equipe Técnica

148. O estudo apresenta a tabela 1 com os dados solicitados no TRE para a equipe técnica. Os profissionais responsáveis pela elaboração do estudo da etnia Parintintin são: o coordenador técnico/antropólogo Gilberto Azanha, o coordenador geral/engenheiro civil José Luis Laghi, o especialista no meio antrópico/sociólogo Aluísio Azanha, o especialista no meio físico/ecólogo Maurice Tomioka, o especialista no meio biótico/biólogo Diogo Azanha e a especialista no meio biótico/engenheira agrônoma Elionara Nascimento.

149. É apresentada, por fim, a tabela 2, onde constam os dados referentes aos nove pesquisadores indígenas que auxiliaram a equipe técnica durante os levantamentos em campo.

Análise: item atendido.

2.3. Metodologia e marcos legais

150. Em relação a metodologia apresentada, destaca-se que o CI-EIA utilizou relatos das lideranças e colaboradores indígenas indicados pelos próprios Parintintin. Conforme o estudo, “para a realização das entrevistas qualitativas em cada comunidade se utilizou a técnica conhecida como ‘cadeia de informantes’. Este método não probabilístico consiste no contato inicial com um ‘indígena consultor’ indicado previamente; após a entrevista, solicitar-se-á que cada participante indique outros indígenas residentes em sua aldeia e classificados por ele mesmo segundo as categorias propostas na pesquisa. Esse processo será repetido sucessivamente até a obtenção das informações desejadas, em cada aldeia”. (p. 31)

151. “A metodologia empregada foi aquela de entrevistas semiestruturadas guiada por um roteiro evidenciando expectativas (positivas e negativas) do empreendimento, o mapeamento in loco do território ocupado/utilizado anterior ao contato permanente com o não-indígena, o atual conhecimento e utilização de recursos naturais existentes nas Terras Indígenas englobadas no TdR-FUNAI e suas adjacências, assim como a dinâmica destes conhecimentos e usos ao longo dos anos, fornecendo uma ideia clara e concreta do conhecimento e uso dos territórios indígenas, no passado e atual”. (p. 32)

152. O CI-EIA detalha, ainda, as metodologias utilizadas para identificação das áreas de uso dos recursos naturais (item 3.1), para análise e interpretação de imagens de satélite (item 3.2) e traz dados sobre o sistema de informações geográficas (item 3.3).

153. No item 3.4 “Marcos legais de referência”, o estudo cita a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e os demais regimentos legais do componente indígena, como a Portaria Interministerial nº 60/15, a Instrução Normativa nº 02/15 da Funai, o Decreto nº 7.747/2012, a Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013 e Portaria MMA nº 289/2013.

Análise: item atendido.

2.4. Dados gerais sobre as terras indígenas

154. Nesse item, o estudo aborda os principais aspectos da situação jurídica, fundiária e demográfica das TIs Nove de Janeiro e Ipixuna. Na tabela 8, são apresentados os dados como população, área, Coordenação Regional da Funai, organizações indígenas, etc. O estudo indica, novamente, que a TI Ipixuna integra o relatório “no âmbito de caracterizar o território contínuo de uso tradicional Parintintin e pela participação de pesquisadores indígenas no acompanhamento das atividades de campo.” (p. 41)

155. No subitem 4.1 *Localização e Acessos*, é informado que a TI Nove de Janeiro “está localizada no

extremo sul do Estado do Amazonas, no município de Humaitá, próximo à divisa com o estado de Rondônia entre os rios Madeira e Ipixuna a oeste e Maici-Mirim e Maici a leste. O acesso a partir de Humaitá se dá pela rodovia Transamazônica (BR-230), seguindo sentido leste até a altura do km 7 de onde, em época de cheias, segue-se de barco até a aldeia Pupunha. É possível também chegar à aldeia Pupunha via fluvial descendo o rio Madeira e acessando o lago Pupunha. O acesso a aldeia Traíra se pelo km 37 da rodovia Transamazônica de onde segue-se por um ramal até a aldeia.” (p. 41)

156. Já a TI Ipixuna “que em seu limite sul compreende parte do território tradicional dos Parintintin da TI Nove de Janeiro, tem a sua única aldeia (Canavial), habitada por parentes diretos dos parintintin da Nove de Janeiro, está situada na porção norte da TI, com habitações em ambos os lados do baixo curso do rio Ipixuna.” (p. 42)

157. Informa-se que o mapa 2 mencionado com a localização e acessos das TIs não consta no estudo.

158. Em relação à situação fundiária das terras indígenas, no subitem 4.2, o CI-EIA informa que o Relatório de Identificação e Delimitação (RCID) da TI Nove de Janeiro foi aprovado em 1989 e sua homologação deu-se em 1997. Quanto à TI Ipixuna, menciona-se apenas que o RCID foi aprovado no ano de 1997.

159. No subitem 4.3, o estudo apresenta dados relacionados à população e à demografia das TIs. Destaca-se que, conforme dados da Sesai para o ano de 2013, a população total das TIs era de 259 pessoas. Nos levantamentos obtidos em campo, a população das TIs era de 291 pessoas.

160. No que concerne à saúde, o subitem 4.4 indica que os Parintintin são atendidos pelo DSEI de Porto Velho, o qual “atende uma população de 10.311 indígenas de mais de 20 povos/etnias em 172 aldeias” (p. 46). O estudo apresenta, ainda, para as três aldeias consideradas, gráficos com os principais motivos de busca por atendimento médico e com as principais doenças relatadas pelos indígenas. Em relação à educação, o subitem 4.5 apresenta gráficos com a escolaridade e frequência escolar das três aldeias.

161. Ressalta-se que as informações sobre saúde apresentadas nesse tópico foram solicitadas no TRE na letra *c* do item V, *Organização Social, Política e Econômica*.

Análise: item atendido.

2.5. Organização Social, Política e Econômica

162. No subitem 5.1 *Caracterização sociocultural dos Parintintin e histórico de ocupação*, o estudo apresenta a etnohistória dos Kagwahiva na bacia do Rio Madeira e a ocupação Kagwahiva-Parintintin no interflúvio Ipixuna-Maici. Destaca-se que “as sínteses da documentação histórica realizada por Curt Nimuendaju (1928; 1948) e Menéndez (1982) demonstram que, ao longo dos séculos XIX e XX, ocorreram deslocamentos simultâneos de vários grupos Kagwahiva do interflúvio Tapajós-Madeira para a região do interflúvio Aripuanã-Machado chegando até o médio Purus. Este era o território dos assim denominados ‘Cahahiba’, ‘Cabahiba’ ou ‘Carabiva’ apresentado nas fontes históricas dos séculos XVIII e XIX. Nimuendajú afirma que, perseguidos pelos Mundurucu no início do século XX, os ‘(...) Cawahib dividiram-se em seis grupos isolados entre os rios São Manoel-Paranatinga e o rio Madeira. Está estabelecido que os dois mais importantes destes, os Parintintin do Madeira e os ‘Tupi’ do Machado, autodenominam-se Cawahib’(...)” (p. 56).

163. O estudo traz, também, informações referentes à organização social e à cosmologia dos Parintintin e explica o sistema de metades exogâmicas Kagwahiva.

164. Em relação ao histórico do contato e ocupação atual (subitem 5.3), conforme o CI-EIA, “no que concerne aos Parintintin, tratava-se de um pequeno grupo guerreiro que durante o final do século XIX e início do XX esteve em conflito com seringueiros ao longo dos 400 Km do rio Madeira depois de terem sido expulsos do Tapajós pelos Mundurucu.” (p. 69). É apontado que a missão de pacificar os Parintintin havia sido dada a Curt Nimuendaju em 1921 e “uma das principais consequências do contato, em 1922, a partir de iniciativas do SPI teria sido o término das relações conflituosas entre os Parintintin e a população local naquele momento. Contudo, apesar de ter feito muitas vítimas, os conflitos nem se comparavam aos surtos de doenças que vieram com o contato, reduzindo drasticamente a população Parintintin.” (p. 71)

165. O CI-EIA informa que, em 1940, com a reorganização do SPI, que permitiu a retomada dos trabalhos assistenciais com os indígenas, constatou-se que “[...] parte do território Parintintin, depois de loteado pelo Estado do Amazonas, havia sido vendida para grandes latifundiários da região” (p. 71). Esses latifundiários, “além de se apropriarem das terras indígenas utilizavam os índios para trabalhos em suas ‘propriedades.’” (p. 72).

166. O estudo destaca, ainda, trecho do relatório de identificação das TIs Parintintin:

A pacificação dos Parintintins comumente encarada como modelo de contato de tribos arredias pelo SPI, também serve para exemplificar através de seus resultados, os reais efeitos dessa prática. A expedição de "pacificação" organizada pela agência oficial de proteção aos índios tem como princípio, pelo menos na fase inicial, mostrar-se generosa com farta distribuição de presentes, em parte, financiados pelos grandes proprietários da região com quem os Parintintin travam uma obstinada guerra para manter a integridade de seu território. Em seguida, durante a 'consolidação do contato' escassez de recursos torna-se evidente. Pouco a pouco, os Postos são fechados, justo quando deveriam intensificar a assistência, numa fase percebida como crítica, o SPI já havia obtido o conhecimento, através de outras pacificações, de que o principal resultado do contato não é o fim das hostilidades entre índios e regionais, que de um modo geral resultam em poucas vítimas, mas as epidemias que sem exceção reduzem nações indígenas numerosas a um punhado de indivíduos. Os Parintintin renomados guerreiros que durante séculos enfrentaram inimigos muitas vezes superiores em número e arma, como os Mundurukú, Múra e brasileiros, renderam-se, logo após a pacificação, a ação devastadora de doenças desconhecidas (gripe, sarampo e outras). Somando o precoce enfraquecimento administrativo e financeiro dos serviços - principal justificativa utilizado pelo SPI para explicar sua incapacidade em garantir a sobrevivência física e cultural dos índios - têm-se as condições ideais para que o território indígena, até então nobremente defendido, seja explorado e ocupado. (p. 73)

167. O estudo aponta que, após o contato, houve a redução da população Parintintin e o abandono da etnia por parte do SPI. E "dependentes das mercadorias antes doadas pelo SPI, a partir dos anos 1930 essas mercadorias somente serão acessíveis aos Parintintin por meio da troca com marreteiros a quem lhes entregam a produção de sorva, de castanha e eventualmente de seringa e copaíba - ou por servidores do SPI. Reprimidos em, e discriminados por, exibir sua identidade, passam a adotar os hábitos exteriores dos não indígenas, em suas roupas, fala, casas - a ponto de, nos anos 1980, não serem mais considerados *índios-de-verdade* pelos regionais e órgãos de governo." (p. 77). Somente nos anos 1990, com a demarcação física da TI Nove de Janeiro e da TI Ipixuna, "os Parintintin voltaram a ter confiança no órgão estatal de proteção aos índios (a FUNAI agora), sentindo-se novamente protegidos e dispostos a retomar seus antigos lugares e alguns itens da sua pauta cultural tradicional." (p. 77)

168. No subitem 5.4 *Ocupação recente no interflúvio Ipixuna-Maici (1985-2018)*, o estudo traz depoimentos dos anciãos do povo Parintintin, no qual é narrada a ocupação do igarapé Traíra, "o trabalho com a sorva e a castanha, as idas e vindas entre a cidade (Humaitá) e a aldeia - e o processo de sedentarização dos Parintintin - que coincide com o retorno da agência de proteção aos índios (agora a FUNAI) junto a eles." (p. 80) É dito, ainda, que "os outros locais de ocupação ao longo do igarapé Nove de Janeiro e Maici-Mirim vão paulatinamente sendo esvaziados com as famílias que as ocupavam se deslocando para a região do igarapé Traíra e Lago das Pupunhas - onde apesar de ocuparem estes novos espaços com "permissão" dos fundadores destes locais (Manuelzinho e Manélope, respectivamente), viram novas perspectivas de relação com a Funai (proteção eventual, acesso à saúde e eventualmente à escola para os filhos) e com o mercado regional (venda da produção de sorva e castanha em Humaitá)." (p. 80)

169. O CI-EIA aponta que o depoimento de outra anciã Parintintin "confirma os dados históricos antes apresentados sobre a mudança do igarapé Nove de Janeiro para a região do Lago das Pupunhas, com certeza mediante incentivo dos agentes do SPI ("inspetoria") para ocuparem uma área rica em produtos florestais - e que poderiam explorar sem empecilhos. O depoimento igualmente reforça outros depoimentos tomados em campo que indicam claramente que as cabeceiras dos igarapés Traíra e Nove de Janeiro faziam parte da área tradicionalmente ocupada pelos Parintintin e deixadas de fora da delimitação feita pela FUNAI em 1985." (p. 81)

170. Ainda nesse tópico, o relatório traz informações relacionadas aos Parintintin e ao ambiente regional (subitem 5.5) e a inserção no movimento indígena regional (subitem 5.6). No que concerne ao movimento indígena, é informado que os Parintintin possuem sua própria organização, a Organização do Povo Parintintin do Amazonas (OPIPAM), fundada em 1994. A criação da organização deu-se com o objetivo de "pressionar a FUNAI a efetivar a demarcação física das Terras Indígenas Nove de Janeiro e Ipixuna, apoiando viagens à Brasília dos caciques e lideranças Parintintin das duas TIs ao longo dos anos 1990 - até que finalmente a FUNAI efetuou a demarcação física das TIs em 1998." (p. 83)

171. Conforme o estudo, "desde então a OPIPAM além de fiscalizar e acompanhar as políticas públicas do povo Parintintin, especialmente aquelas com foco na saúde e na educação escolar indígena, executou diretamente vários projetos." (p. 83)

Análise: item atendido.

2.6. Contexto Socioambiental

172. Nesse tópico, o estudo caracteriza o território Parintintin, considerando aspectos como o clima, os

recursos hídricos, a geologia, o relevo, os solos, as tipologias vegetais, a fauna regional, a ocupação do território e usos dos recursos naturais e as áreas degradadas existentes nas TIs.

173. Aponta-se que as TIs Nove de Janeiro e Ipixuna “localizam-se no bioma amazônico na bacia hidrográfica do Rio Madeira, no interflúvio Madeira – Tapajós, em áreas com predominância da Floresta Ombrófila Densa (Floresta Tropical Úmida) e formações florestais sazonais em áreas de transição entre a várzea e a terra firme. O clima na região é classificado como Equatorial Úmido, com temperatura média superior a 18° C em todos os meses e com período seco não superior a 2 meses.” (p. 85)

174. Destaca-se, conforme o estudo, que “a região sul do Amazonas está inserida no chamado arco do desmatamento em área de nova fronteira agrícola decorrente do avanço da produção de soja dos estados de Rondônia e Mato Grosso. [...] Há alguns anos, esses municípios do sul vêm enfrentando problemas com a intensificação do desmatamento, cujas causas estão fortemente relacionadas com as atividades do setor primário, representadas pela pecuária e pelo cultivo da soja que avançam do Centro-Oeste para o Norte.” (p. 84)

175. Diante disso, o estudo aponta que “as TIs Nove de Janeiro e Ipixuna estão próximas ao Interflúvio Purus-Madeira, mas são abrangidas no contexto do Interflúvio Madeira – Tapajós, entre os rios Madeira e Aripuanã. Área está delimitada como de influência da BR-319 para o Programa de Proteção e Implementação de Unidades de Conservação. No âmbito do processo de licenciamento ambiental da BR-319, a região do interflúvio Purus-Madeira conta uma administração específica em caráter provisório, a fim de promover planos e estudos que viabilizassem o desenvolvimento da região em bases sustentáveis com o objetivo de conter o avanço da fronteira agrícola.” (p. 85)

176. Em 2008, foi criado um Grupo de Trabalho da BR-319 com a finalidade de acompanhar o processo de licenciamento ambiental, com participação do Ibama, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), do Ministério dos Transportes (MT), do Ministério da Integração Nacional e do Governo do Estado do Amazonas. No âmbito desse GT, “[...] considerando que a instalação e, principalmente, o asfaltamento de rodovias na Amazônia tem reconhecido impacto sobre o aumento do desmatamento e como vetor de impulso para a ocupação regional, criou-se no interflúvio Purus-Madeira, um mosaico de unidades de conservação federais e estaduais, combinado com terras indígenas, como programa de compensação ambiental à retomada do processo de implantação da BR-319.” (p. 86)

177. Atualmente, conforme o CI-EIA, há 8 Unidades de Conservação (UC) federais e 7 estaduais. “Estas unidades somam cerca de 8,5 milhões de hectares de área protegida do bioma amazônico com alto grau de integridade, formando grandes blocos contínuos de floresta ombrófila, com predomínio da Floresta Ombrófila Densa de Terras Baixas e da Floresta Ombrófila Aberta, ocorrendo ambientes savânicos, áreas com Campinaranas e Formações Pioneiras com influência fluvial e/ou lacustre, juntamente aos rios de várias ordens de grandeza, igapós e lagos” (ICMBIO (b), 2018 *apud* CI-EIA, p. 86).

178. Em relação ao mapa 3 citado no estudo, com as UCs e as TIs da região da BR-319, e o mapa 4, que apresenta a distribuição das áreas legalmente protegidas e projetos de assentamento, aponta-se, como já mencionado, que não consta nenhum mapa no Anexo 5.

179. Destaca-se, do CI-EIA, que:

A criação dessa mescla de categorias de áreas protegidas na região teve como objetivo abrigar e proteger, ante os potenciais efeitos deletérios da abertura e melhorias da BR-319, os distintos modos de vida e as díspares relações de apropriação e reivindicação dos recursos naturais, que reflete de maneira geral o padrão histórico de ocupação regional. Nas regiões do Purus e do Madeira convivem populações ribeirinhas, extrativistas e indígenas que dependem da comercialização dos recursos naturais provenientes da pesca e da coleta/extrativismo para a sobrevivência e subsistência. Essa dependência dos recursos, as vezes escassos ou insuficientes dentro dos limites demarcados das Unidades de Conservação de Uso Sustentável e Terras Indígenas, muitas vezes leva ao conflito e disputas tanto internas como externas. Contribui ainda para as relações conflituosas de acesso aos recursos naturais os objetivos distintos inerentes para a criação das diferentes categorias de áreas protegidas, e mais recentemente, as pressões de ocupação oriundas de um novo modo de vida e de apropriação e transformação da paisagem decorrentes do avanço da fronteira agrícola e os projetos de infraestrutura que chegam a reboque. (p. 87)

180. No subitem 6.1 *Clima e Recursos Hídricos*, o estudo informa que “no domínio morfoclimático da Amazônia ocorrem dois principais tipos de clima: Clima Tropical Equatorial (Af) e Clima Tropical de Monções (Am), ambos caracterizados como climas tropicais megatérmicos, com temperatura média do mês mais frio do ano superior a 18°C, estações invernosas ausentes e forte precipitação anual (superior à “evapotranspiração” potencial anual).” (p. 89)

181. Em relação aos recursos hídricos, diz que: “a Terra Indígena Nove de Janeiro situa-se no divisor de águas de dois tributários do Médio Rio Madeira, o rio Ipixuna e os rios Maici/Marmelos. O rio Ipixuna, cuja nascente encontra-se em área de terreno elevado com formações pioneiras na região central da TI Nove de Janeiro, segue

sentido norte até o limite com a TI Ipixuna a qual atravessa inteiramente até desaguar no Madeira. Outro importante curso d'água é o rio Maici-Mirim que corta a TI Nove de Janeiro, na região sudeste até o limite com a TI Pirahã e desagua no rio Maici (ou Maici-Grande) cuja foz é no rio Marmelos, outro importante afluente do rio Madeira.” (p. 90)

182. Conforme aponta o relatório, “o rio Maici-Mirim é o principal canal de transporte e acesso dos Parintintin para as regiões dos castanhais e outras zonas de recursos explorados pelas famílias da aldeia Traíra. São nas margens e afluentes deste curso d'água que estão localizadas algumas das principais aldeias antigas dos Parintintin e outros importantes locais históricos da época do contato. Na sub-bacia do rio Maici-Mirim destaca-se o igarapé Traíra, importante curso d'água para os Parintintin, especialmente para os moradores da aldeia Traíra, que usam suas águas para navegação, pesca e lazer.” (p. 91). Por sua vez, o Lago Pupunha, “em cuja as margens está localizada a aldeia Pupunha, além de constituir em via de acesso alternativo para os Parintintin chegarem ao centro urbano de Humaitá, também é a via principal para acessar as regiões dos castanhais e outros recursos naturais localizados na divisa da TI, na áreas dos afluentes do Igarapé do Antônio, curso d'água que constitui parte do limite sudoeste da TI.” (p. 91)

183. O estudo destaca, ainda, passivos ambientais existentes na bacia hidrográfica do rio Madeira, que impactam comunidades aquáticas que depende dela, como a construção das usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio e a questão do garimpo e da mineração de ouro. É apontado que “a bacia do rio Madeira é considerada a segunda região mais importante de mineração de ouro na Amazônia (ICMBio, 2018. PM da FLONA de Humaitá *apud* CI-EIA, p. 93). É informado também que “durante as atividades de campo (fevereiro/2019) a equipe registrou ao longo das margens do rio Madeira, entre Humaitá e a boca do Igarapé Pupunhas, algumas embarcações e balsas utilizadas no garimpo.” (p. 93)

184. O CI-EIA segue caracterizando os principais cursos d'água para o povo Parintintin, os quais possuem importância fundamental para o cotidiano da comunidade, seja para banho, para pesca, para lazer, seja para acessar roças, castanhais e até lugares sagrados, antigas aldeias e cemitérios. O estudo caracteriza o igarapé Traíra, o mais importante para os Parintintin, onde em sua margem localiza-se a aldeia Traíra, o igarapé Balata, igarapé do Mariano, rio Ipixuna, rio Maici-Mirim, igarapé Nove de Janeiro, “**vista como uma área em constante conflitos fundiários e invasões, visto a facilidade de acesso pelo igarapé, e sendo assim, um igarapé fundamental para a questão de vigilância e controle territorial**” (p. 95, grifo nosso), o igarapé Sucurijú, entre outros.

185. Em relação ao rio Madeira, destaca-se que:

Embora fora dos limites das TIs Parintintin, atua diretamente no ciclo de cheia e vazante influenciando especialmente a dinâmica hidráulica dos rios e igarapés da região sudoeste da TI Nove de Janeiro e, conseqüentemente, regando grande parte da atividade extrativa e o calendário anual das atividades produtivas dos Parintintin. O pulso de cheia do Madeira também representa nos dias de hoje não só o fator positivo da dinâmica da apropriação dos recursos naturais e toda a adaptação que envolve o cotidiano das áreas das planícies de inundação dos grandes rios amazônicos, mas também, tornou-se motivo de receio perante as recentes enchentes ocasionadas, de acordo com os Parintintin, pelas hidrelétricas construídas acima de Porto Velho. O transporte pelo rio Madeira é ainda hoje a principal via dos Parintintin da Nove de Janeiro para chegar até ao região de Manicoré (AM) ou para visitar a aldeia Canavial dos parentes da TI Ipixuna. Os Parintintin da aldeia Pupunha também utilizam o Madeira e seus afluentes, lagos e canais para chegarem até os castanhais da região do Ig. Do Antônio e do rio Iomocó, podendo também servir como via alternativa para o acesso até Humaitá na época da cheia. A região da margem direita do madeira, especialmente a região do Lago 3 casas, é um local antigo de ocupação Parintintin que remonta à década de 1920, constituindo uma região de conflitos com os seringueiros na época do contato e “pacificação” e ainda hoje é considerada como uma região importante para o extrativismo e coleta da castanha. (p. 98)

186. Do subitem 6.2. *Geologia, Relevo e Solos*, destaca-se as informações de que a TI Nove de Janeiro encontra-se sobre as rochas sedimentares da Bacia Amazônica, caracterizadas pela topografia plana e idade recente, que a região apresenta formas de relevo predominantemente marcadas por depressões, e que os solos amazonenses são considerados de baixa fertilidade, sendo pobres em macro e micronutrientes. O estudo destaca que “quando sobrepostas as terras indígenas da Amazônia Legal sobre o mapa de solos, verifica-se que diversas etnias se distribuem sobre as áreas mais férteis. [...] Os Parintintin em suas descrições das áreas utilizadas para extrativismos e coleta sempre indicavam onde havia ‘terra preta’, coincidindo quase sempre com áreas de antigas colocações e moradias Parintintin, identificando as áreas pela presença de certas espécies vegetais. **Não só os indígenas, mas também os moradores vizinhos a TI Nove de Janeiro, prezam as pequenas manchas deste solo fértil para fazer suas roças e plantações, buscando tais solos inclusive no interior da TI, como pôde ser verificado pela equipe de campo em fevereiro de 2019, onde o invasor afirmou que buscou as terras do outro lado do igarapé (limite da TI) devido à presença de “terra preta” e que era boa para plantar o milho.**” (p. 101, grifo nosso)

187. No que concerne às tipologias vegetais, no subitem 6.3, o estudo aponta que “as TIs Parintintin ocupam áreas da Floresta Tropical Úmida do Interflúvio do Madeira-Tapajós, em áreas de transição entre a Floresta Ombrófila

Densa e a Floresta Ombrófila Aberta, com trechos de contato da vegetação pioneira e áreas florestais, especialmente ao longo do rio Madeira onde predominam espécies arbóreas como a *Bertholetia excelsa* (castanheira) (RADAMBRASIL, 1978).” (p. 101)

188. É dito que “as formações florestais dominam a maior parte da terra indígena, expandindo-se para as outras formações mais jovens, relacionadas, ou às dinâmicas fluviais, ou aos tabuleiros por onde não estão formadas as drenagens. São também dominantes em termos de biomassa, de existência de recursos para os Parintintin e de biodiversidade.” (p. 103). Destaca também que “embora a vegetação pioneira represente pequena área da TI Nove de Janeiro, sua localização a torna importante, pois cerca a área de maior ocupação humana, no sul da terra Indígena. E representa uma certa barreira para a penetração por terra das matas de terra firme da outra margem do Igarapé Traíra. No geral, para acessar recursos na terra, os Parintintin se deslocam de barco e encontram local para desembarcar e seguir por terra.” (p. 104)

189. Por fim, em relação às áreas antropizadas e degradadas, o CI-EIA indica que tais áreas **“ocorrem especialmente ao longo da faixa de domínio da BR-230 nos limites sul da TI Nove de Janeiro e correspondem a áreas desmatadas e de pastagens e dos lotes e imóveis rurais, e em menor escala áreas com derrubada seletiva das propriedade com autorização para planos de manejo florestal emitido pelo IPAAM.** As áreas antropizadas e em estágios pioneiros de regeneração representam menos de 1% do território demarcado dos Parintintin.” (p. 107, grifo nosso)

190. No subitem 6.4. *Fauna Regional*, o CI-EIA aponta que “a região dos interflúvios Purus-Madeira, onde encontram-se a maior parte do território sob influência da BR-319, e o interflúvio Madeira-Tapajós, onde estão localizadas as TIs Parintintin, abrangem, ambas, extensões consideráveis de contínuos florestais e uma gama de variedades e tipologias ambientais que refletem também não só na diversidade florística encontrada mas também na diversidade e especificidade da fauna.” (p. 107)

191. Conforme o estudo:

Para uma contextualização mais focada na fauna que faz sentido aos Parintintin, Strachulski (2018) expõe as espécies reconhecidas pelos Parintintin, tanto em ictiofauna, como em espécies vegetais cuja frutificação atrai caça e indica ainda as espécies preferidas de caça dos Parintintin, geralmente aquelas de maior porte, tais como: antas (*Tapirus terrestris*), queixadas (*Tayassu peccari*) e caítitus (*Tayassu tajacu*), bem como macaco barrigudo (*Lagothrix* sp.) e os roedores cutia (*Dasyprocta* sp.) e paca (*Agouti paca*). Além destas, pela nossa experiência e nas observações de campo podemos acrescentar outros animais com os quais os Parintintin possuem relação: macacos são domesticados, há pacas em uma casinha de criatório. Embora não citados no aspecto da caça, a avifauna tem grande importância simbólica, sendo inclusive denominação das duas metades exogâmicas (gavião e mutum). Outros tem importância na alimentação (jacus e outros cracideos), como animais de estimação (papagaios, jacus, jacamins), e passeriformes habitam as proximidades das moradias. (p. 108)

192. O estudo traz, ainda, informações mais detalhadas acerca da ictiofauna, avifauna, mastofauna e herpetofauna presentes nas TIs.

193. No subitem 6.5. *Ocupação do território e Usos dos Recursos Naturais*, cabe destacar o seguinte trecho do estudo:

O território Parintintin enquanto espaço físico acolhe e incorpora elementos essenciais para a manutenção do modo de vida e sobrevivência de seus habitantes, a despeito de limites e demarcações. A paisagem histórica de ocupação dos Pykahu-Parintintin abrangia o interflúvio Tapajós-Madeira e, mesmo em dias atuais (2019), permanecem em suas memórias, e em seus relatos, as histórias, os locais e os marcadores desta paisagem bem mais ampla que o território demarcado que abrange as TIs Nove de Janeiro e Ipixuna. O termo usos invoca também não apenas as atividades e ações derivadas de uma noção de usufruto, conforme termo escolhido pela constituição federal, mas também o seu antagonismo não uso que reflete em restrições, proibições e tabus acerca da utilização de elementos da natureza e da paisagem. Assim, se as pontas de castanha constituem as principais zonas de recursos para coleta e extrativismo, as regiões caracterizadas por uma distinção na estrutura da paisagem florestal onde predominam áreas arenosas e vegetação de campinas, são descritas como regiões sagradas e temidas, onde raramente vão, mas que reconhecem e incorporam em suas cosmologias. Essa aparente dualidade, que em menor escala pode revelar uma complexa teia de interpretação do viver e estar num mundo, na verdade revela o mecanismo e a organização, que hoje poderíamos nomear como gestão, conforme a nova voga dos projetos territoriais construídos de fora para dentro, da utilização e ocupação deste território, na maioria das vezes mais amplo que o demarcado. (p. 112)

194. O CI-EIA aponta, ainda, a importância dos núcleos urbanos (Humaitá/AM e Porto Velho/RO) para a vida dos Parintintin. Sendo estes os locais onde os indígenas negociam os produtos oriundos de suas atividades extrativista e de coleta, adquirem mercadorias que não encontram na TI, buscam atendimento médico, e se abrigam temporariamente quando necessário. “Neste contexto, os centros Urbanos de Porto Velho e Humaitá e a região ao longo da BR-230, para a TI Nove de Janeiro e do lago Uruapiara, para a TI Ipixuna, constituem os locais que agregam comerciantes, pequenos proprietários de terras e ribeirinhos que formam o conjunto de consumidores, fornecedores e

atravessadores dos produtos e dos recursos Parintintin.” (p. 113)

195. Os Parintintin, conforme o estudo, coletam patauá, açaí, tucumã, bacaba, pupunha, castanha, e extraem a sorva e copaíba. Mas os produtos mais importantes são a castanha e o açaí. “A coleta da castanha (*Bertholletia excelsa*) é realizada durante o período das chuvas, entre os meses de dezembro e março, sendo realizado pelo núcleo familiar nas pontas de castanhas que tem por direito, ou de forma coletiva nos castanhais considerados de uso comum” (p. 115). Quanto ao açaí, o estudo aponta que os Parintintin “costumam coletar em áreas de mata próximas as aldeias entre os meses de janeiro e maio, ou junho, dependendo da região e do comportamento das chuvas durante o ano. [...] Além de comercializarem o açaí in natura, para atravessadores e moradores do entorno da TI e para comerciantes de Humaitá, também apreciam muito o valor alimentício do Açaí, o qual é preparado da maneira de um grosso suco que comem com farinha.” (p. 117). É apresentada a figura 6.19 mostrando a cadeia produtiva dos dois produtos, em seguida, o estudo traz informações sobre como os Parintintin se organizam nas diversas etapas dessas cadeias.

196. No aspecto formal, na página 120, o estudo menciona um quadro que não é apresentado no documento e ainda, ao final do parágrafo, está escrita a palavra “SUPRIMIR”.

197. De acordo com o CI-EIA, “na Aldeia Traíra (fevereiro/2019) 50% dos entrevistados relataram praticar alguma atividade extrativa. Já na Aldeia Pupunha 71% dos entrevistados relataram extrativismo.” (p. 121). As principais espécies alvo do extrativismo em ambas as aldeias são a castanha, a copaíba, a pióia, o uxi, o tucumã e o açaí.

198. Em relação à roça e criação de animais (subitem 6.5.2), o estudo aponta que os Parintintin cultivam diversas frutas e hortaliças, possuem roçados e produzem farinha tanto para consumo quanto para comercialização. “A maioria dos entrevistados Parintintin também relataram o costume da criação de animais, seja para auxílio nas caças, no caso dos cachorros, ou para consumo e comércio, caso das galinhas e patos. Observou-se também a domesticação de animais de estimação como paca e macaco.” (p. 125)

199. No que concerne à caça e à pesca (subitem 6.5.3), destaca-se que “a caça tem importância crucial ainda para a vida e para a alimentação dos Parintintin – sobretudo para aqueles hoje com mais de 40 anos. Isto porque, como se viu em alguns depoimentos e entrevistas com as pessoas nessa faixa de idade, eles afirmam que os mais jovens não se interessam mais pela caça enquanto alimento (preferem comida de ‘branco’, ‘da cidade’) e nem pelas caçadas enquanto modo de percorrer/conhecer o território.” (p. 126). O CI-EIA cita que “apesar da diminuição da frequência de caça, os Parintintin, mesmo os mais jovens, são hábeis em identificar rastros de animais e os ambientes mais propícios para a caça de determinadas espécies.” (p. 126)

200. Conforme o estudo, “a pesca também tem importância fundamental na vida e na alimentação dos Parintintin. Praticam o ano todo a pesca artesanal nos rios e igarapés cujo produto (o pescado) além de ser base principal da alimentação dos moradores, também é vendido na região.” (p. 129). Os Parintintin pescam nos igarapés próximos às TIs, nos lagos e no rio Maici-Mirim, e entre as principais espécies apontadas tem-se Pacu, Piau, Tucunaré, Traíra, Matrinxã, Surubim, Bagre, Piranha.

201. Destaca-se que a pesca na aldeia Pupunha “representa uma atividade de maior relevância na composição alimentar e nas atividades econômicas dos Parintintin, quando comparadas a aldeia Traíra, visto, principalmente a sua localização as margens do lago Pupunha e do Igarapé Pupunha, afluentes direto do rio Madeira, permitindo assim, em períodos de cheia a migração e deslocamento de espécies de maior porte e valor, não encontradas nos ambientes dos igarapés e rios da aldeia Traíra.” (p. 130)

202. No subitem 6.6. *Mapeamento de Áreas degradadas nas TIs e seus entornos imediatos*, o estudo examina de que forma o asfaltamento do trecho Humaitá/AM-PortoVelho/RO (190 km) e o trecho partindo de Manaus/AM (255 km) até Careiro da Várzea/AM influenciou os desmates realizados na região após 2007. Conforme o estudo, houve desmatamentos pontuais na TI Nove de Janeiro, em áreas compatíveis para abertura de roças, e fora da TI, houve diversos pontos de desmatamento ao longo dos 69 km em que os limites acompanham a BR-230. “O trecho mais preocupante está onde a TI tem seus limites dados pelo Rio Maici (Figura 6.26) e que em sua margem externa reside um posseiro conhecido que desmatou uma clareira de 17 hectares a 700m dos limites da TI. E houve outro desmatamento, praticamente na fronteira da TI, com mais 9,47 hectares.” (p. 133)

203. Em relação à presença do posseiro, o estudo analisa que “este é um dos casos exemplares de como se atua na região no momento especulativo da relação com a terra: ali, além de sua plantação (dentro da terra indígena, em terra preta, na outra margem do Rio Maici), ele cria porco (para terceiros, segundo disse) e tem na verdade, conforme expressou para equipe de consultores, o interesse em vender lotes nas terras que vem abrindo, o que acaba por confrontar interesses de outros posseiros na região, levando a conflitos fundiários. Esse enredo pode ser tomado

como o anúncio de que as terras ao longo da BR-230 estão em processo de valorização, gerando discórdias sobre quem terá o direito de vendê-las, ou de explorar as madeiras encontradas.” (p. 133). O CI-EIA conclui que **“considerando que os Parintintin possuem 69 quilômetros lineares com limites para os lotes da BR-230, com largura de pouco mais de dois km (distância da rodovia aos limites da TI) é factível tomar esse trecho como potencialmente sujeito aos efeitos da colonização e dos processos derivados dessa primeira etapa (desmate, venda de madeira, valorização, para venda para fazendeiro maior “incorporar” em sua propriedade) - e à qual já se assiste em certa medida.”** (p. 135, grifo nosso)

204. No subitem 6.7. *Pressões externas: áreas vulneráveis e alterações na paisagem*, o estudo aponta que as áreas degradadas e antropizadas, tanto no interior quanto no limite da TI, localizam-se próximas à faixa de domínio da BR-230. Com isso, o CI-EIA indica que “a localização das aldeias Parintintin em regiões próximas aos limites das TIs, não só visam a facilidade de acessos aos centros comerciais e de serviços, por vezes acarretando em modificações nos padrões da mobilidade Parintintin no restante de seu território, mas também constituem parte de uma estratégia de afirmação da posse e de controle e vigilância destas áreas mais frágeis e mais acessíveis aos não indígenas.” (p. 136). As áreas mais vulneráveis das TIs, a partir dos dados levantados em campo, seriam os limites sul e sudoeste da TI Nove de Janeiro, limites oeste, norte e nordeste da TI Ipixuna, e as áreas ao longo do rio Maici.

205. O relatório destaca, ainda, a existência de exploração madeireira comercial na região, efetuada a partir de autorizações de Planos de Manejo dadas pelo IPAAM (órgão licenciador estadual). É dito que, embora tais planos tenham o objetivo de tornar a atividade o mais sustentável possível, muitos desses planos têm sido questionados pelo Ministério Público Federal, por conterem irregularidades. Conforme o estudo, “há uma fragilização de fronteiras com a atividade madeireira, que, por ser menos perceptível pelos satélites que o corte raso, pode avançar para os limites da terra indígena.” (p. 139)

206. Ressalta-se, por fim, que o CI-EIA informa que, em relação a ações de proteção e vigilância em curso nas TIs, nos últimos anos, foram realizadas diversas atividades para proteção territorial com participação intensiva dos indígenas, da OPIPAM e com apoio da Funai. Com apoio de organizações não governamentais, foram elaborados os Planos de Gestão Territorial e Ambiental das TIs Nove de Janeiro e Ipixuna, houve formação e capacitação de agentes ambientais e são realizadas oficinas com o intuito de percorrer e mapear os limites do território.

Análise: item atendido.

2.7. Desenvolvimento regional e sinergia entre os empreendimentos

207. Nesse tópico, em relação aos problemas socioambientais, prognósticos e tendência com a pavimentação da rodovia, o CI-EIA aponta que “a BR-319 foi construída para, diziam seus mentores (e que o EIA produzido pela UFAM repete) para [...] diminuir os custos com transportes da Zona Franca de Manaus para o centro-sul – e ainda de permitir a ‘colonização’ do sul do Amazonas com migrantes do sul do país, a exemplo do fluxo migratório que vinha ocorrendo em Rondônia induzido pela BR 364 (Cuiabá-Porto Velho).” (FEARNSIDE, 2005^a; FEARNSIDE & GRAÇA, 2006 *apud* CI-EIA, p. 142)

208. Até os anos 1970, a BR-319 tinha pouco tráfego porque a via fluvial e aérea era mais barata e, conforme o estudo, considerando que o destino da maior parte dos migrantes era Rondônia, até que esse estado “esgotasse sua capacidade de receber migrantes, a BR-319 se degradou a ponto que as condições de trafegabilidade inibiram a migração adicional ao norte, para o sul do Amazonas.” (EIA UFAM/DNIT, 2009; FEARNSIDE & GRAÇA, 2006 *apud* CI-EIA, p. 142)

209. O estudo informa que “nos anos recentes, em 2001, os primeiros 58 km da BR-319 depois do entroncamento com a rodovia Transamazônica, a 30 km ao oeste de Humaitá, foram (re)pavimentados, assim como os 100 km no extremo norte da rodovia, no sentido Manaus-Careiro Castanho. Um trecho de 340 km no meio da rota permanece intransitável, embora comboios ocasionais de veículos fizessem este percurso no pico da estação seca, em alguns anos. A relutância em gastar recursos limitados na reconstrução da BR319 é, indubitavelmente, **um resultado combinado da existência de uma via fluvial (hidrovia) no rio Madeira paralela à rodovia e o custo muito alto de manter uma rodovia em uma região aonde a média anual de chuva chega até 2.200 mm.**” (EIA UFAM/DNIT, 2009 *apud* CI-EIA, pp. 142/143, grifo nosso)

210. Em relação ao desmatamento na região, destaca-se, do estudo, que “a ocorrência de baixas taxas de desmatamento desde a época em que a rodovia BR-319 foi aberta pode levar a tomar tal fato como indicativo de que a região no entorno da BR-319 sofreria pouco impacto se a estrada fosse reconstruída e repavimentada. Entretanto, alguns pesquisadores apontam que a falta de desmatamento ao longo da rodovia é atribuída a chuva excessiva que

torna a agropecuária menos produtiva (SCHNEIDER *et al.*, 2000) e as desvantagens econômicas em função da longa distância até os mercados do centro-sul ou mesmo Manaus. Ademais, algumas indicações de aumento potencial de desmatamento ao longo da BR-319 são evidentes. **Houve várias aquisições de terra em antecipação à pavimentação, com implantação de agricultura intensiva (arroz, inicialmente e depois soja) no trecho Porto Velho-Humaitá e ao longo da BR 230.**" (FEARNSIDE, 2005a *apud* CI-EIA, p. 144. grifo nosso).

211. O estudo cita dois conflitos que ocorreram no município, um em 2013, em que prédios da Funai e da Funasa foram incendiados pela população após o desaparecimento de três moradores de Humaitá na TI Tenharim, outro em 2017, "em retaliação a uma operação de combate ao garimpo ilegal no rio Madeira, uma multidão saiu pelas ruas de Humaitá em protesto e ateou fogo nos prédios do Ibama e ICMBio, além de incendiar carros e uma balsa recém adquiridos por esses órgãos." (p.150). Como aponta o estudo, "além da atividade garimpeira ser antiga e bastante complexa na região, sua legalização é um assunto que divide opiniões entre órgãos estaduais, federais, OSCIPs e sociedade civil, fazendo com que se torne um problema de difícil resolução." (p.150)

212. O CI-EIA informa que "a população de Humaitá cresceu, segundo projeções do IBGE, cerca de 10 mil pessoas entre 2010 e 2018: se se considerar que até 2010 o número de migrantes foi de 5 mil pessoas, é factível supor que a pavimentação do trecho Porto Velho-Humaitá da BR-319 (concluída em 2010 justamente) e a inauguração da ponte sobre o rio Madeira na mesma rodovia (inaugurada em 2014) tiveram peso significativo no fluxo de migrantes e, conseqüentemente, no crescimento populacional verificado pelo IBGE no período." (p.152)

213. O CI-EIA cita texto do IDESAM, o qual aponta que "c)enários baseados em modelos de uso da terra para a bacia amazônica evidenciam que a reconstrução da rodovia BR-319 (Manaus – Porto Velho) estimularia mais desmatamento do que a pavimentação da BR-163 (Cuiabá – Santarém) e da Interoceânica (Assis Brasil – Cuzco) (Brandon *et al.* 2005; SDS 2005; Soares-Filho *et al.* 2006). Isso indica que **a reconstrução da BR-319 seria danosa ao ambiente natural, pois facilitaria o acesso a áreas remotas de floresta da Amazônia para fazendeiros, madeireiros, grileiros e outros atores envolvidos em processos de alteração da paisagem natural.**" (Fearnside 2002, 2017 Fearnside & Laurance 2002; Fearnside & Figueiredo 2016 *apud* CI-EIA, p. 153, grifo nosso).

214. No subitem 7.2 *Empreendimentos em execução e projetados para a região*, o relatório informa que há entre a margem direita do rio Madeira e as TIs Parintintin projetos de assentamento do INCRA em grande parte das terras (Projeto de Assentamento Agroextrativista - PAE e Projeto de Desenvolvimento Sustentável - PDS). O estudo aponta que "segundo levantamentos realizados pelo IPAM (2016) a área ocupada pelos assentamentos tiveram uma contribuição de 25% no desmatamento da amazônia no período entre 2003 e 2014 e média de um terço entre 2011 e 2014." (IPAM, 2016 *apud* CI-EIA, p. 154).

215. O CI-EIA aponta, ainda, que "a forma padrão de ocupação em fazendas e assentamentos do INCRA nas proximidades da BR-319 diferem da tradicional uma vez que não há uso coletivo de áreas. Por outro lado, as atividades econômicas não diferem significativamente em relação às comunidades tradicionais, centradas nas atividades de caça, pesca e extração de madeira, além de uma pecuária extensiva e agricultura ainda incipientes." (ICMBio, 2018: Capítulo 5 *apud* CI-EIA, p. 156).

216. De acordo com o CI-EIA, outros projetos em execução no município de Humaitá estão ligados à expansão do plantio e escoamento de soja, como o terminal graneleiro da Mitsui e oanel viário da cidade.

217. Na análise de sinergia (subitem 7.2.1), o estudo aponta que "o desflorestamento apresenta tendência de crescimento tanto no município de Humaitá, como em Manicoré devido a expansão da fronteira agrícola influenciada por importantes rodovias que passam ao longo destes municípios. [...] **as áreas antropizadas se concentram na região próxima à faixa de domínio da BR-230, o que confirma a importância das áreas protegidas (terras indígenas e unidades de conservação) para a preservação do bioma amazônico no entorno de rodovias** (Figura 7.5). Em outro cenário, onde não há presença de áreas legalmente protegidas, como no trecho da BR-319 na vila de Realidade, percebemos as maiores áreas de desmatamentos recentes (2013 a 2018) para o município de Humaitá, especialmente na região entre a rodovia e o rio Madeira." (p. 162, grifo nosso)

218. O estudo destaca que:

(a)lém dos efeitos macroeconômicos que determinam a demanda para os produtos de desmatamento, os papéis de vários grupos importantes de atores precisam ser modelados explicitamente. Estes incluem grileiros" (os grandes apropriadores ilegais de terra), grandes investidores (i.e., agroindústria de soja e grandes pecuaristas) e fontes ilegais de dinheiro, em combinação ou não com a agropecuária (i.e., lavagem de dinheiro com renda de tráfico de drogas, corrupção, sonegação tributária e outras fontes ilegais). Além disso, é preciso modelar explicitamente o efeito da exploração madeireira (que influencia o desmatamento tanto por construir estradas endógenas quanto por fornecer dinheiro aos proprietários de terras para investir na derrubada). O efeito mais amplo da rodovia sobre a migração também precisa ser modelado, pois este efeito não só estimula a expansão do desmatamento ao longo da rota da rodovia, como representado aqui, mas também seu papel como um canal para transportar população até o final da

estrada em Manaus. **Finalmente, os efeitos potenciais da necessidade de governança precisam ser quantificados e modelados, e isto deve ser feito baseado em dados de observações ao invés de suposições simples que postulam mudanças dramáticas de comportamento sem precedentes. Estas melhorias representam, principalmente, acréscimos ao modelo não espacial.**" (FEARNSIDE *et al.*, 2009 *apud* CI-EIA, p. 168. grifo nosso)

219. O estudo cita, ainda, dois pontos relevantes em relação à sinergia dos fluxos de transportes entre as BRs 319 e 230 (subitem 7.2.2):

- O fluxo de veículos que trafegam na BR-230 vindos de Apuí, Jacareacanga e Itaituba poderá aumentar devido a facilidade de transporte de produtos extrativos (minérios, soja, madeira, entre outros) daqueles municípios para Manaus, com consequências para a fauna terrestre (atropelamentos, afugentamento) trazendo efeitos negativos para os Parintintin da TI Nove de Janeiro (diminuição da oferta de caça; poluição de igarapés que drenam a TI devido a morte de animais e sua deposição direta ou por carreamento pluvial naquela rede de drenagem).
- A BR-319 em condições normais (pavimentada e operando todo o ano) induzirá um aumento do valor das terras localizadas ao longo da BR-230 que por sua vez poderá aumentar o afluxo de pessoas de fora e especuladores facultando a invasão da TI e a exploração ilegal dos produtos extrativistas de que dispões (sobretudo os madeireiros). Como foi observado pelos Parintintin na maioria dos depoimentos tomados pela equipe técnica, a chegada do programa "Luz para Todos" ao longo da BR-230 foi suficiente para a retomada de alguns sítios que estavam praticamente abandonados pelos proprietários – e ao mesmo tempo para a venda de muitos lotes/sítios para agentes com capital para tanto visando, na maioria dos casos, a especulação imobiliária, aguardando a pavimentação da BR-319 e quiçá, em futuro próximo, a própria BR-230.

220. Por fim, como já mencionado, não é apresentado no relatório nenhum mapa/representação cartográfica dos empreendimentos e ocupações instalados nas áreas definidas para o estudo, conforme solicitado na letra *c* do item VII do TRE.

221. O tópico deve ser, ainda, complementado com as informações solicitadas na letra *d* do item VII do TRE, como o "prognóstico de expansão ou retração de atividades econômicas/produtivas com a implantação do empreendimento", "prognóstico de potencialização de conflitos fundiários e socioambientais na área definida para estudo decorrente da implantação do empreendimento e suas repercussões para o povo indígena", "existência de invasões, vias, ramais irregulares que avançam em direção às terras indígenas, destacando aquelas que tenham ou possam ter conexão com o empreendimento, apontando vulnerabilidades e ameaças", etc.

222. Além disso, considerando que o licenciamento da rodovia BR-319, como aponta o relatório, foi dividido em quatro segmentos e que cada um deles encontra-se em estágios diferentes de projeto e do próprio licenciamento ambiental, recomenda-se que seja avaliada de que maneira a pavimentação e reconstrução do chamado "trecho do meio", objeto desse estudo, influenciará os demais segmentos da rodovia, considerando que os impactos identificados para esse trecho poderá refletir de maneira cumulativa e sinérgica em toda a extensão da BR-319. Ressalta-se, ainda, que ao longo de toda a rodovia há diversas outras terras indígenas não contempladas no presente estudo que poderão sofrer tais impactos.

Análise: item parcialmente atendido. Devem ser apresentadas as informações solicitadas.

2.8. Identificação, caracterização e avaliação dos impactos

223. O CI-EIA, inicialmente, destaca algumas informações disponíveis no estudo do Componente Indígena realizado no âmbito do EIA e elaborado pela UFAM sob contrato do DNIT no ano de 2007, o qual abarcou mais terras indígenas e etnias do que o estudo atual.

224. Para as TIs Nove de Janeiro e Ipixuna, o estudo da UFAM mostrava como um dos pontos de vulnerabilidade as constantes invasões de fazendeiros, colonos, pescadores e caçadores no território. À época, em relação à percepção dos impactos da rodovia BR-319 pelos indígenas, foi dito pelos Parintintin, no aspecto positivo, que a "melhoria no escoamento no preço dos produtos comercializados e comprados trará mais desenvolvimento com facilidade e acesso a capital do estado." (p. 170). Em relação aos aspectos negativos, "o maior fluxo de pessoas de todas as partes poderá aumentar a violência, invasões de madeireiros, garimpeiros, mudança de hábitos e costumes dos mais jovens, invasão de posseiros nordestinos como acontece no Km 180 da rodovia BR-230 e aumento dos tipos de doenças como aconteceu durante a construção da rodovia BR-230 e abertura indiscriminada de ramais em direção a terra e aldeias. A maior preocupação é com a segurança em relação aos invasores. Quem vai impedir a entrada de madeireiros, caçadores, peixeiros, garimpeiros etc.?" (pg. 170)

225. O CI-EIA informa, no subitem 8.1 *Percepção indígena do empreendimento*, que, em encontros realizados nas aldeias da TI Nove de Janeiro em fevereiro de 2019, os indígenas apontaram preocupações em relação à pavimentação da BR-319 para saúde, educação, meio ambiente, relação com o entorno e conflitos, cultura,

atividades produtivas e questões gerais. No aspecto da saúde, foi apontado o aumento da população na cidade de Humaitá, aumento de doenças contagiosas, poluição de igarapés, aumento da demanda por atendimentos nos postos de saúde. Para a educação, a maior preocupação foi com o aumento da demanda por serviços públicos.

226. Quanto ao meio ambiente, foi apontada a pressão sobre os recursos naturais, o desmatamento, a poluição das águas, a intensificação do tráfego e do maquinário, a poluição e o afugentamento da fauna. Na relação com o entorno e existência de conflitos, foi mencionada a violência e conflitos fundiários, a chegada da soja, a perda de áreas antigas e usos atuais e a alteração dos modos de vida e das relações de troca e vivência.

227. Para a cultura, foi apontada a perda da identidade cultural e práticas do modo de vida cotidiano, a pressão do entorno que leva os indígenas para o trabalho e a vida nas cidades, a alteração da organização social e a pressão por atividades e produtos ilegais (aliciamento por arrendamento/venda de madeira).

228. Em relação às atividades produtivas, os indígenas indicaram o aumento da exploração ilegal dos recursos naturais e a perda de valor dos produtos da TI por conta da facilidade no acesso da produção vinda de Manaus. No aspecto geral, foi citado o aumento de conflitos nas cidades, maior preconceito da população não indígena, o acirramento das disputas com povos indígenas vizinhos e entre os próprios Parintintin (pressão por arrendamento/venda ilegal de produtos/madeira).

229. Destacar a percepção dos indígenas quanto ao empreendimento é de fundamental importância para entender de que forma a recuperação e a pavimentação da BR-319 pode afetar o cotidiano e o modo de vida dos Parintintin para além dos impactos identificados na matriz de impacto ambiental. Conforme o CI-EIA, “nas falas dos Parintintin durante as entrevistas, fica patente os temores e apreensões de todos com a intensificação dos problemas hoje sentidos quando a pavimentação da BR-319 se concretizar.” (p. 174)

230. Em diversos dos relatos apresentados, nota-se que a maior preocupação dos indígenas é quanto à invasão ao seu território: “O que vai acontecer aqui, é que vai entrar um monte de invasor, né, vai entrar muita pessoa que a gente não conhece [...]” (p. 174).

231. O estudo destaca, também, outra fala importante: “É, eu acho que vai acontecer, pra mim, na minha visão, não é coisa boa não, vai trazer coisa ruim pra nós. Pro mais ruim do que pro bom, porque você é perturbado pelo... primeiro quando a BR foi ser asfaltada ali, você não vai ficar sossegado, né... muito barulho, desse barulho, chegando muito movimento, né, e a gente não sabe, tem as coisas com tráfico, bandido, e roubo, doença, mais, as pessoas estranhas que a gente não conhece, né, isso pra mim, no meu ponto de vista, como morador daqui, fico preocupado com isso, entendeu, mas do lado, também, vai trazer assim, realmente, facilita pela estrada né, e eu digo a estrada que passa a trilha, né, mas do morador que eu digo que as pessoas estranhas que vêm, não vai ser bom pra nós, até porque bem antes de nossa... vai ficar mais difícil questão de pesca, de caça, né, talvez assim, o rio pode ficar mais seco né, isso pode causar isso aí, como já vem causando pra nós, é poluição, derrubada, fogo, desmatamento, então isso vai ser muito ruim pra nós...” (p. 175)

232. Ainda conforme o estudo, os indígenas apontam que “com essas BR, o Humaitá já está com limite de habitantes, agora que vai mesmo vir gente de fora pra morar na cidade, (vir) pra cá, tirar lote também, né, tanto na BR-319, tanto também na transamazônica, os fazendeiros vão táí, o pessoal de fora, como os grileiros, né, fazendeiros, essas coisas, e vão táí... O pessoal do sul, já tem gente de fora, e agora é que eles vão vir mesmo morar...” (p. 176)

233. Em relação ao solicitado no item IX *Percepção dos grupos indígenas quanto ao empreendimento* do TRE da Funai, informa-se que não foi apontado se há relação entre a expectativa de compensação e eventuais dificuldades no acesso a políticas públicas (letra b), e não foi apontado qual o nível de informação acerca do empreendimento recebida pelos indígenas e se há demanda por informações complementares (letra c).

234. No subitem 8.2 *Impactos identificados*, o CI-EIA apresenta, de forma textual, os impactos diagnosticados nas fases de planejamento, instalação e de operação do empreendimento e classifica os impactos conforme os seguintes atributos de avaliação: natureza do impacto (positivo ou negativo), caráter (direto ou indireto), ocorrência (certa, provável ou existente), prazo (imediato, curto prazo, médio prazo ou longo prazo), duração (temporário, permanente ou cíclico), reversibilidade (reversível ou irreversível), magnitude (pequena, média ou grande), espacialidade (localizado ou disperso) e localização (ADA, AID, AII ou AIT). Quanto aos atributos, recomenda-se, conforme o TRE da Funai (item X, letra b), que os impactos sejam classificados ainda quanto às propriedades cumulativas e sinérgicas.

235. Observa-se que neste subitem o estudo não classifica os impactos relacionando-os aos meios físico, biótico e socioeconômico. Apesar dessa relação ter sido estabelecida na Matriz de Impacto Ambiental (item 9), sugere-se que essa classificação também seja apresentada de forma textual nos subitens referentes aos impactos

(8.2.2.1 e 8.2.2.2/8.2.3.1 a 8.2.3.17).

236. Segundo o estudo, foram identificados 19 impactos, sendo 3 relacionados ao meio físico, 4 ao meio biótico e 12 ao meio socioeconômico. Destes, 2 estariam relacionados à fase de planejamento e 17 às fases de instalação e operação da rodovia. Além disso, conforme o estudo, 17 impactos são classificados como negativos e indiretos; e apenas 2 deles são classificados como impactos positivos.

237. Tendo em vista que a maior parte dos impactos foram considerados como indiretos, o estudo destaca, ainda:

As TIs aqui consideradas, em que pese a distância que as separam do eixo principal e pela ocorrência do rio Madeira interpondo-se entre a BR-319 e os limites ocidentais das TIs Nove de Janeiro e Ipixuna, serão afetadas diretamente quando:

1. os cenários antes desenhados se efetivarem com a implementação das rodovias estaduais planejadas, no caso específico, a AM-366, que poderá afetar no médio prazo o norte do território Parintintin (TI Ipixuna);
2. o ritmo do desmatamento constatado no Amazonas em 2018 prosseguir – e dada a atual política do MMA divulgada pela mídia, poder-se-ia considerar tal ocorrência como certa;
3. as políticas de incentivo às commodities pelo atual governo – e neste sentido radicalizando o já feito pelos governos anteriores – prosseguirem colocando o agronegócio como a vanguarda exportadora do país e
4. a perda do poder de fiscalização dos órgãos competentes (ICMBio, IBAMA, FUNAI) favorecer atividades ilegais e o assédio sobre os parintintin para desmatamento seletivo nas TIs (venda de madeira).
5. a BR-319 em condições normais (pavimentada e operando todo o ano) induzirá um aumento do valor das terras localizadas ao longo da BR-230 que por sua vez poderá aumentar o afluxo de pessoas de fora e especuladores facultando a invasão da TI e a exploração ilegal dos produtos extrativistas de que dispões (sobretudo os madeireiros). Como foi observado pelos parintintin na maioria dos depoimentos tomados pela equipe técnica, a chegada do programa “Luz para Todos” ao longo da BR-230 foi suficiente para a retomada de alguns sítios que estavam praticamente abandonados pelos proprietários – e ao mesmo tempo para a venda de muitos lotes/sítios para agentes com capital financeiro para tanto visando, na maioria dos casos, a especulação imobiliária, aguardando a pavimentação da BR-319 e quiçá, em futuro próximo, a própria BR-230. (p. 178)

238. Nesse momento, informa-se que serão feitas as observações referentes a cada impacto identificado no estudo, contemplando tanto a parte textual, apresentada no subitem 8.2, quanto às informações trazidas na **Matriz de Impacto Ambiental**, apresentada no item 9. O objetivo é facilitar a compreensão da análise, considerando que no subitem 8.2 não foram apresentados nem as medidas, nem os programas propostos para mitigar, compensar ou controlar os impactos diagnosticados, tendo sido apresentados somente na matriz.

239. Inicialmente, em relação à fase de planejamento, meio socioeconômico, foi identificado o impacto de *assédio e pressão psicológica sobre as lideranças desde a abertura do processo de licenciamento da pavimentação da rodovia* (8.2.2.1) devido às constantes atividades ligadas ao licenciamento que são realizadas nas TIs e que acabam por perturbar o cotidiano das comunidades.

240. Conforme a matriz, o estudo recomenda, para prevenir/mitigar/compensar o impacto, o Programa de Comunicação Social do EIA/RIMA, o qual deve informar a população de Humaitá acerca do processo de licenciamento ambiental e o papel da Funai e dos povos indígenas, e o Programa de Comunicação Social para auxiliar os indígenas na busca de diálogos com instituições competentes. Primeiramente, informa-se que não ficou claro se, além do Programa de Comunicação Social do EIA/RIMA, há previsão de um programa de comunicação exclusivo para o CI-PBA. De todo modo, sugere-se que o Programa de Comunicação Social estabeleça um canal de diálogo tanto do empreendedor com os indígenas/Funai, quanto dos indígenas/Funai com o empreendedor, de forma que os cronogramas das etapas da obra e das atividades do licenciamento ambiental sejam informados e ajustados com as comunidades envolvidas, evitando assim mais perturbações no cotidiano dos indígenas. Deve-se atentar que o próprio processo de licenciamento ambiental também pode gerar impactos para as comunidades e a comunicação efetiva e o planejamento são fundamentais para evitá-los.

241. Ainda em relação à matriz, informa-se que, para esse impacto, os atributos de “ocorrência”, “prazo” e “duração” encontram-se com as siglas diferentes das apresentadas na tabela da página 179.

242. O segundo impacto identificado para a fase de planejamento, meio socioeconômico, é o *aumento de concorrência na oferta de produtos agroextrativistas e perda de renda para os indígenas* (8.2.2.2) devido ao “achatamento” de preços que já vem ocorrendo na região desde que foram divulgadas notícias de “liberação” da pavimentação da BR-319. Segundo o estudo, os indígenas já apontam queda do preço de alguns produtos, como farinha, por exemplo. Para prevenir/mitigar/compensar o impacto, o CI-EIA recomenda, na matriz, que seja executado o Programa de Renda e Segurança Alimentar, o qual “terá atividades voltadas à valorização das técnicas indígenas, fomento para aquisição de materiais de pesca, caça e agricultura, restauração das estruturas de apoio à produção já

existentes na TI Nove de Janeiro, com participação da aldeia Canavial.” (p. 188). Questiona-se quais estruturas de apoio à produção devem ser restauradas no âmbito desse programa. Além disso, de que forma se efetivará a participação da aldeia Canavial da TI Ipixuna na atividade?

243. O estudo propõe também o Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda. Há previsão, para o CI-PBA, de dois programas que tratam sobre a geração de renda, considerando este e o Programa de Renda e Segurança Alimentar? Além disso, em relação a esse programa, informamos que não foi fornecida qualquer descrição das medidas que serão adotadas para mitigação/compensação do impacto mencionado. Apenas a citação de um programa não é suficiente para que as medidas possam ser detalhadas na próxima etapa do licenciamento (CI-PBA). Resta a dúvida, ainda, se se tratam de dois programas distintos, atividades produtivas e geração de renda, ou de um só, pois, para outros impactos apontados na matriz, foi previsto somente o Programa de Geração de Renda.

244. Para as fases de instalação e operação, foi identificado, para o meio biótico, o impacto *aumento populacional no município de Humaitá induzido pelo empreendimento acarretando a intensificação da pesca predatória no lago das Pupunhas; na boca dos rios Ipixuna e Marmelos e no lago Uruapiara* (8.2.3.1). O estudo aponta que, segundo projeções do IBGE, a população do município de Humaitá passará de 44 mil para cerca de 63 mil habitantes até 2025. Nas entrevistas realizadas em campo, os indígenas enfatizaram que a invasão dos lagos é constante e os “invasores são pescadores e pessoas do município de Humaitá conhecedores da área e que também levam ‘turistas’ para ali pescarem.” (p. 180)

245. Em relação à TI Ipixuna, na foz do Marmelos e do Lago Uruapiara, é apontado que “a pesca predatória por pescadores comerciais é uma constante sobretudo na piracema. Com o crescimento populacional durante a fase de implantação do empreendimento e posteriormente, com a sua operação plena, a demanda por pescado tende a crescer e também a pesca predatória nestes locais, prejudicando a oferta de pescado para os parintintin da TI Ipixuna, além de ter impacto significativo na ictiofauna das espécies que realizam a piracema rio Ipixuna acima e afluentes.” (p. 180)

246. Os programas previstos para prevenir/mitigar/compensar o impacto foram os Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental, previstos no EIA/RIMA, de forma a sensibilizar a população, e o Programa de Vigilância Territorial do CI-PBA. Primeiramente, recomenda-se que sejam apresentadas de forma breve quais medidas devem ser adotadas nos programas previstos no EIA/RIMA, considerando que a responsabilidade de propor medidas de mitigação/compensação no âmbito do componente indígena é do CI-EIA. Por meio de quais atividades tais programas devem sensibilizar à população?

247. Já em relação ao Programa de Vigilância reforça-se que apenas citá-lo não é suficiente para que as medidas de prevenção/mitigação/compensação sejam devidamente detalhadas na etapa do CI-PBA. Por exemplo, por meio de quais atividades esse programa irá desestimular/reduzir a pesca predatória nos lagos das TIs? Além disso, se o estudo aponta como consequência para esse impacto a “diminuição das fontes de obtenção de proteína tradicional causando dependência de fontes externa (frango e pescado congelados)” (p. 190), não deveriam ser previstas medidas também no âmbito do Programa de Segurança Alimentar?

248. Em relação à matriz de impacto, aponta-se que as siglas referentes aos atributos de “caráter” e “espacialidade” encontram-se diferentes das apresentadas na tabela da página 180.

249. O impacto de *aumento populacional no município de Humaitá induzindo a chegada de pessoas de fora aumentando a discriminação e preconceito contra os Parintintin* (8.2.3.2), do meio socioeconômico, foi identificado devido ao crescimento demográfico da região, que atrairá pessoas de fora da Amazônia que desconhecem a situação dos indígenas, levando à discriminação e ao preconceito.

250. Notou-se que esse impacto não foi apresentado na matriz, portanto, não foi proposto nenhum programa para mitigá-lo, o que deve ser corrigido. Ressalta-se, no entanto, que há na matriz impacto similar *aumento do preconceito e discriminação por atração de migrantes induzida pelo empreendimento*, o qual foi apresentado textualmente no subitem 8.2.3.14 e será analisado adiante.

251. O impacto de *aumento da concorrência na oferta de produtos agroextrativistas fornecidos por produtores situados na região de Realidade* (8.2.3.3), do meio socioeconômico, foi identificado considerando que a pavimentação facilitará o transporte de produtos para Humaitá, aumentando “a oferta de produtos dos moradores agroextrativistas do PDS de Realidade e dos PAEs adjacentes, afetando os preços praticados por aqueles produtos pelos Parintintin e consequentemente impactando na renda das famílias indígenas.” (pg. 180)

252. Para prevenir/mitigar/compensar o impacto, o estudo sugere o Programa de Renda e Segurança Alimentar e o Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda. Em relação a esses programas, aplicam-se os mesmos comentários feitos anteriormente. Aponta-se, por fim, que o atributo de “reversibilidade” está, na matriz, com a sigla diferente da apresentada na tabela da página 181.

253. O estudo identificou, no meio socioeconômico, o impacto o *aumento da população induzido pelo empreendimento poderá intensificar a pressão por extração predatória ilegal de produtos florestais (tucumã, castanha, açaí, copaíba)* (8.2.3.4), tendo em vista que, com o afluxo de migrantes, pode haver maior demanda por produtos nativos e disponíveis na TI Nove de Janeiro.

254. Na matriz, informa-se que o atributo de “magnitude” está com a sigla diferente da apresentada na tabela da página 181. Em relação aos programas, foram propostos o Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental previstos no EIA/RIMA, o Programa de Vigilância Territorial e o Programa de Geração de Renda. Em relação aos programas previstos no EIA/RIMA, por meio de quais atividades tais programas devem sensibilizar à população?

255. Já em relação ao Programa de Vigilância, foi informado que este “deverá contribuir na realização de oficinas já desenvolvidas na TI Nove de Janeiro relacionadas à vigilância territorial.” (p. 189). Primeiramente, questiona-se de que modo o programa contribuirá nessas oficinas? Há previsão de realização de capacitação? De que forma esse programa mitiga o impacto mencionado? Um Programa de Vigilância Territorial pode englobar diversas ações, como capacitações em proteção territorial, realização de monitoramentos remotos ou em campo, sensibilização de moradores do entorno da TI, apoio à realização de vigilância indígena, apoio às atividades de prevenção de incêndios florestais, apoio às ações de fiscalização, aviventação dos limites das TIs, etc, e tais ações devem ser explicitadas.

256. Em relação ao impacto do meio biótico *aumento da população induzido pelo empreendimento poderá intensificar a caça e pesca ilegais no território Parintintin* (8.2.3.5), o estudo aponta que a pesca e a caça ilegais já ocorrem hoje na TI e, com o afluxo de migrantes, deverá aumentar. Para prevenir/mitigar/compensar o impacto, foi proposto o Programa de Vigilância Territorial, o qual deverá contribuir para a realização das oficinas já desenvolvidas na TI. Questiona-se, novamente, quais seriam as ações previstas no âmbito desse programa que poderiam prevenir/mitigar/compensar o impacto mencionado, além da realização das oficinas.

257. Além disso, questiona-se, ainda, se o estudo aponta como consequência para esse impacto a “diminuição das fontes de obtenção de proteína tradicional causando dependência de fontes externa (frango e pescado congelados)” (pg. 190), não deveriam ser previstas também medidas no âmbito do Programa de Segurança Alimentar?

258. Por fim, aponta-se que os atributos de “ocorrência”, “magnitude” e “espacialidade” se encontram com as siglas diferentes das apresentadas na tabela da página 181.

259. O CI-EIA, para o meio físico, apontou o impacto o *aumento da população de Humaitá aumentará a carga de esgoto despejada no rio Madeira que leva para o Igarapé do Pupunha e pode prejudicar os peixes e causar doenças* (8.2.3.6), considerado que “Humaitá despeja 80% do seu esgoto sem tratamento diretamente no rio Madeira ou em fossas sanitárias simples que acabam por contaminar o lençol freático e, no longo prazo, nos igarapés que correm para o rio Madeira. Na estação das chuvas, as águas deste rio ‘invadem’ e entram até o lago Pupunha e, conseqüentemente, na nas águas que banham a aldeia Pupunha. Os parintintin desta aldeia já denunciam um crescimento forte de diarreias no começo da estação das chuvas, principalmente nas crianças (por conta dos banhos e não beberem a água, que não o fazem, pois, a aldeia é servida por rede de poço artesiano).” (p. 182)

260. O estudo propõe, na matriz, que o Programa de Monitoramento da Qualidade da Água previsto no EIA/RIMA contemple o monitoramento na foz do Igarapé Pupunha na estação chuvosa e o “Monitoramento sistemática da qualidade da água na foz do Igarapé Pupunha”. Em relação a essa última atividade, não fica claro na matriz se essa ação está inserida no programa anterior. No que concerne ao programa de monitoramento previsto no EIA/RIMA, ressalta-se que nesses programas são adotadas medidas de controle e não de mitigação/compensação do impacto, portanto, questiona-se: caso o monitoramento indique que há alteração nos parâmetros analisados, o que será feito no âmbito do componente indígena? Recomenda-se que conste no estudo a informação de que, caso sejam observadas alterações durante as atividades de monitoramento, há previsão de que medidas mitigadoras serão tomadas. Nesse caso, não seria preciso descrevê-las neste momento.

261. Ainda na matriz, os atributos de “ocorrência”, “duração” e “espacialidade” encontram-se com as siglas diferentes das apresentadas na tabela da página 182.

262. O impacto *aumento das queimadas em função da valorização e especulação induzida pelo empreendimento prejudicando a qualidade do ar* (8.2.3.7), do meio físico, foi identificado devido ao provável aumento de abertura de pastagens e queima de matéria seca que o empreendimento induzirá. Foram propostos o Programa de Comunicação Social, de Educação Ambiental e de Monitoramento da Faixa de Domínio previstos no EIA/RIMA e o Programa de Vigilância Territorial. Em relação ao programa de monitoramento, nesse caso, foi informado que “irá realizar ações periódicas de monitoramento da faixa de domínio da rodovia para verificar eventual

presença de estradas vicinais, invasões, queimadas e demais ilícitos, com intuito de coibir e denunciá-los às autoridades competentes.” (p. 191). No entanto, não é dito se haverá participação dos indígenas nos monitoramentos previstos ou se os resultados desses monitoramentos serão apresentados às comunidades/à Funai. No que cabe ao Programa de Vigilância Territorial, questiona-se de que modo as oficinas ajudarão a prevenir/mitigar o impacto considerado. Aponta-se, por fim, que o atributo de “duração” se encontra com a sigla diferente da apresentada na tabela da página 182.

263. Outro impacto do meio físico é o de *comprometimento dos recursos hídricos que drenam a TI Nove de Janeiro em função de derrubadas induzidas pelo empreendimento para especulação e valorização dos imóveis* (8.2.3.8), considerando que, como indica o estudo, “a taxa de desmatamento ao longo da BR-230 aumentou depois da pavimentação da BR-319 no trecho Porto Velho-Humaitá.” (p. 182, grifo nosso). Para esse impacto, o estudo propõe os Programas de Comunicação Social, de Educação Ambiental e de Monitoramento da Faixa de Domínio do EIA/RIMA. Em relação aos programas de comunicação e educação, como já dito, questiona-se de que forma o componente indígena propõe que a população de Humaitá seja sensibilizada. Por meio de quais atividades? Deve-se ressaltar que a sensibilização da população acerca do impacto não é fator suficiente para de fato gerar uma mudança de comportamento.

264. Na matriz, indica-se que o atributo de “duração” está com a sigla diferente da apresentada na tabela da página 183 e o impacto consta como presente somente na fase de operação da rodovia.

265. No meio socioeconômico, foi identificado o impacto *intensificação da migração de famílias indígenas para a cidade com a expectativa de melhoria das condições de vida induzidas pelo empreendimento* (8.2.3.9), segundo o estudo, para acompanhamento dos filhos nas escolas de ensino médio e superior, na busca por acesso a melhores condições de saúde ou para obtenção de renda financeira em empregos temporários ou permanentes possibilitada pelo crescimento do município (maior circulação de dinheiro). Para prevenir/mitigar/compensar o impacto, foram propostos os Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental do EIA/RIMA, os quais deverão abarcar os temas de fortalecimento da organização social e cultural dos indígenas, e o Programa de Renda e Segurança Alimentar.

266. Quanto a esse último programa, questiona-se como ele evitaria a migração dos indígenas para as cidades, tendo em vista que, no próprio estudo, são levantados motivos para esse deslocamento que não são somente limitados à renda. A matriz aponta como consequência para o impacto a perda de identidade cultural e a fragilização do território indígena, portanto, recomenda-se que medidas de fortalecimento cultural também sejam previstas.

267. Em relação aos atributos, informa-se que na matriz a sigla de “magnitude” difere da apresentada na tabela da página 183.

268. Ainda para o meio socioeconômico, há o *impacto sobre serviço público de educação oferecido (concorrência por vagas no ensino médio e superior em função do crescimento populacional de Humaitá induzido pelo empreendimento)* (8.2.3.10). O estudo propõe os Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental previstos no EIA/RIMA que “deverão abarcar os temas de fortalecimento da organização social e cultural das aldeias Pupunha e Traíra, com participação da aldeia Canavial, para que possam buscar melhoria da política pública de educação e cultura”. Tal ação não deveria estar inserida em Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental do CI-PBA? Considerando que os programas do EIA/RIMA são destinados à população afetada como um todo, não somente aos indígenas? Além disso, de que maneira esse impacto seria de fato mitigado no âmbito de um programa de comunicação ou educação?

269. O estudo propõe, ainda, o Programa de Fortalecimento da OPIPAM (organização indígena) para buscar melhoria da política pública de educação e cultura, mas não descreve de que forma a OPIPAM será fortalecida. Por meio de recursos materiais? Capacitação? Orientação jurídica?

270. Em relação aos atributos, informa-se que na matriz a sigla de “duração” difere da apresentada na tabela da página 183 e o impacto consta como presente apenas na fase de operação.

271. Similarmente ao impacto anterior, o estudo identifica para o meio socioeconômico o *impacto sobre os serviços públicos de saúde (concorrência por vagas nos hospitais que atendem o SUS em função do crescimento populacional de Humaitá induzido pelo empreendimento)* (8.2.3.11) e propõe os Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental previstos no EIA/RIMA que “deverão abarcar os temas de fortalecimento da organização social e cultural das aldeias Pupunha e Traíra, com participação da aldeia Canavial, para que possam buscar melhoria da política pública de saúde, além de valorização da medicina tradicional indígena.” (p. 188). De que forma o impacto que afeta a saúde seria de fato mitigado no âmbito de um programa de comunicação ou educação? Além disso, questiona-se de que maneira a medicina tradicional será valorizada dentro de um programa previsto para o

EIA/RIMA. Sugere-se, ainda, que conste, para esse impacto, o Programa de Fortalecimento da OPIPAM, para que os indígenas possam demandar a melhoria da política pública de saúde.

272. Aponta-se, por fim, que na matriz o atributo de “magnitude” está com a sigla diferente da apresentada na tabela da página 184.

273. Um impacto positivo identificado no meio socioeconômico é o de *diminuição do tempo de deslocamento entre o território e a capital do Estado (Manaus)* (8.2.3.12) para o qual o estudo propõe os Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental, previstos no EIA/RIMA, os quais “deverão abarcar os temas de fortalecimento da organização social e cultural dos indígenas aldeias Pupunha e Trairá, com participação da aldeia Canavial, para que possam dialogar com instituições públicas e privadas” (p. 188), e o Programa de Fortalecimento da OPIPAM “para dialogar com os órgãos do governo estadual e MPF em Manaus.” (p.188). Em relação aos programas propostos, não ficou claro de que maneira eles potencializariam o impacto apontado. Não parece haver relação entre o impacto e a medida (programa) proposta.

274. Na matriz, as siglas dos atributos de “ocorrência”, “prazo” e “magnitude” diferem das apresentadas na tabela da página 184.

275. Outro impacto positivo para o meio socioeconômico é o de *aumento da população induzido pelo empreendimento elevando a procura maior e venda dos produtos Parintintin* (8.2.3.13). Em relação a esse impacto, o estudo aponta que “no curto prazo é um impacto positivo, mas pode no longo prazo tornar-se negativo pelo estímulo para a exploração intensa e sem manejo de produtos extrativos (açai, principalmente).” (p. 184). O CI-EIA propõe o Programa de Renda e Segurança Alimentar e o Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda. Considerando que no levantamento de dados realizado pela equipe técnica há informações sobre os produtos dos Parintintin que já são comercializados ou que têm potencial para serem vendidos, recomenda-se que tais programas apresentem de maneira breve quais medidas serão adotadas para potencializar as cadeias produtivas dos Parintintin e quais seriam os produtos beneficiados.

276. Na matriz, os atributos de “prazo”, “duração” e “espacialidade” encontram-se com as siglas diferentes da apresentada na tabela da página 184 e o impacto consta como presente apenas na fase de instalação.

277. O impacto de *aumento do preconceito e discriminação por atração de migrantes induzida pelo empreendimento* (8.2.3.14) foi identificado para o meio socioeconômico por haver, segundo o estudo, “risco de conflito com os indígenas no município de Humaitá.” (pg. 185). Para esse impacto, foram propostos os Programas de Comunicação Social e Educação Ambiental previstos no EIA/RIMA, de forma a sensibilizar a população em geral, o Programa de Vigilância Territorial (oficinas) e o Programa de Comunicação Social, para que os indígenas busquem diálogo com instituições públicas responsáveis pelas ações de proteção e vigilância.

278. Primeiramente, aponta-se que o CI-EIA restringe, no texto, o risco de conflito com os indígenas ao município de Humaitá, mas, ao propor um Programa de Vigilância Territorial, pressupõe-se que há a possibilidade de haver conflitos entre indígenas e não indígenas também dentro das TIs. Portanto, recomenda-se que a justificativa do impacto na página 185 englobe a possibilidade de haver conflitos nas terras indígenas e nos demais municípios da região. Além disso, considerando que a medida proposta no programa de vigilância é somente a realização de oficinas, questiona-se de que forma essa ação mitigará o impacto apontado e, ainda, se é suficiente para mitigá-lo.

279. Por fim, em relação à matriz, informa-se que, para esse impacto, os atributos de “ocorrência”, “prazo”, “reversibilidade” e “magnitude” encontram-se com as siglas diferentes das apresentadas na tabela da página 185.

280. O impacto do meio socioeconômico de *conflitos fundiários envolvendo indígenas e grileiros e/ou ‘posseiros’ estimulados por especuladores em função da valorização das terras induzidos pelo empreendimento* (8.2.3.15) foi identificado devido ao risco de conflito entre indígena e não indígena. O estudo propõe os Programas de Comunicação Social e Educação Ambiental, previstos no EIA/RIMA, e o Programa de Vigilância Territorial. Quanto aos programas do EIA/RIMA, quais seriam as ações propostas no âmbito do componente indígena para mitigar/prevenir o impacto mencionado de modo a sensibilizar e modificar o comportamento da população? Quanto ao Programa de Vigilância, não fica claro de que modo as oficinas preveniriam/mitigariam o impacto mencionado. Na matriz, o impacto só foi identificado para a fase de operação.

281. No meio biótico, foi identificado o impacto de *intensificação da exploração ilegal e predatória de madeira em função da valorização da terra e da chegada de migrantes induzida pelo empreendimento* (8.2.3.16), conforme o estudo, por conta de “conflitos internos ocasionados por assédio de madeireiros entre os parintintin. Conflitos entre os parintintin e madeireiros ilegais em razão da ausência dos órgãos de Estado responsáveis pela fiscalização (IBAMA e FUNAI). Falta de madeira especial para construção nas aldeias.” (pg. 185). Foram propostos os Programas de Vigilância Territorial (sensibilização das pessoas) e o Programa de Geração de Renda (articulação

com órgãos de fiscalização). Primeiramente, reforça-se a necessidade de que as ações gerais de cada programa sejam apresentadas de modo a ficar claro de que forma o impacto será mitigado/compensado. O Programa de Vigilância Territorial deveria sensibilizar quais pessoas? Como seria feita essa sensibilização? Por quanto tempo? E não havendo resultados, quais as alternativas? Seria o Programa de Geração de Renda o responsável por fazer articulação com os órgãos de fiscalização? De que forma? Com qual propósito?

282. Na matriz, informa-se que a sigla do atributo de “magnitude” difere da apresentada na tabela da página 185.

283. Um impacto identificado para o meio socioeconômico foi o *aumento da população induzido pelo empreendimento poderá ocasionar a emergência de doenças tropicais (malária, dengue, chikungunya, leishmaniose) e afetar os Parintintin que vivem na cidade ou mesmo nas aldeias e que frequentam a cidade (8.2.3.17)*. O estudo aponta que “este provável aumento populacional, reforçado pelos dados recentes do IBGE <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/humaita/panorama>), ao longo da BR-319 e no entorno das TIs Parintintin induzido pela expectativa de um desenvolvimento regional poderá contribuir para o aumento das taxas destas moléstias entre os Parintintin.” (pg. 186). Na matriz, foram propostos os Programas de Comunicação Social e Educação Ambiental, previstos no EIA/RIMA, e o Programa de Fortalecimento Institucional da OPIPAM, ambos com o objetivo de auxiliar os indígenas na busca da melhoria da política pública de saúde. Quais seriam as ações, no âmbito desses programas, que preveniriam/mitigariam esse impacto? Não ficou claro. Além disso, é importante mencionar que a responsabilidade de prevenir/mitigar/compensar o impacto identificado para o empreendimento não deve ser transferida à comunidade indígena afetada. Portanto, além de prever programas/ações que fortaleçam o povo Parintintin e sua organização com o intuito de auxiliá-los na busca da melhoria do acesso à saúde, é importante que sejam previstas medidas que independam dessa lógica.

284. Na matriz, o atributo de “duração” encontra-se com a sigla diferente da apresentada na tabela da página 186.

285. Por fim, informa-se que consta um impacto na matriz que não foi abordado textualmente no subitem 8.2, o que deve ser corrigido, o impacto de *valorização das terras do entorno da TI Nove de Janeiro em função do empreendimento intensificando o desmatamento das matas ciliares dos rios que drenam aquela TI*. O estudo propõe os Programas de Comunicação Social, de Educação Ambiental e de Monitoramento da Faixa de Domínio, previstos no EIA/RIMA, e o Programa de Vigilância Territorial.

286. Além disso, foram mencionados ao longo do estudo dois impactos que não foram apresentados neste subitem, contudo, se recomenda que sejam considerados. O impacto relacionado ao afugentamento/atropelamento da fauna na BR-230, causado a partir do aumento do fluxo induzido pela BR-319, e o aliciamento dos indígenas para realização de atividades ilegais como arrendamento, venda de madeira, garimpo.

287. Cabe, nesse momento, fazer alguns esclarecimentos e alguns questionamentos acerca das informações apresentadas nos parágrafos anteriores.

288. Primeiramente, destaca-se os seguintes trechos do item X. *Matriz de Impacto e Medidas/Programas de Mitigação e Controle* do TRE da Funai: “b) Deve ser elaborada matriz com sistematização dos impactos, relacionando-os às medidas propostas. [...] Deve indicar ainda diretrizes executivas gerais de ações/medidas, assinalando o caráter indenizatório, preventivo, mitigatório, de controle ou corretivo das mesmas”. (pp. 10/11) “c) Devem ser indicadas ações e medidas cabíveis, contemplando: i. A mitigação e controle dos impactos socioambientais decorrentes do empreendimento, as quais deverão ser devidamente descritas com o objetivo de sustentar a sua aplicabilidade (a fim de que sejam mais bem detalhadas na próxima fase do licenciamento, qual seja, o desenvolvimento do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental - CI-PBA). As medidas devem visar à sustentabilidade dos modos e estilos de vida das comunidades, ao incentivo aos conhecimentos tradicionais indígenas e ao estímulo às atividades que não enfraqueçam a estrutura sócio-política e comunitária”. (p. 11)

289. O CI-EIA deve, portanto, a partir da contextualização do empreendimento na região, dos dados apresentados sobre as terras indígenas afetadas, sobre a organização social, política e econômica dos povos indígenas envolvidos e sobre o contexto socioambiental das TIs, identificar os impactos do empreendimento no âmbito do componente indígena. A partir dos impactos identificados, devem ser propostas medidas para prevenir, mitigar, compensar ou controlar esses impactos. Tais medidas, ainda que não detalhadas nesta etapa do licenciamento, devem ser claras ao ponto de direcionar o detalhamento que será feito na etapa seguinte, do CI-PBA. Destaca-se, ainda, que as propostas de ações para prevenção, controle e/ou mitigação dos impactos devem ser formuladas tendo em vista a correlação entre medidas e impactos.

290. No entanto, neste estudo, observou-se que, na Matriz de Impacto Ambiental, não foram propostas

medidas específicas para mitigar/compensar os impactos diagnosticados. Diversos programas foram apresentados, sem, contudo, apontar quais diretrizes devem ser adotadas para o alcance do objetivo; aliás, o estudo não descreve, sequer minimamente, os objetivos de diversos dos programas propostos. Ressalta-se que a descrição das atividades e programas em um estudo de impacto ambiental devem ser suficientes para que as coordenações técnicas dos órgãos licenciadores e intervenientes possam prognosticar a sua eficiência em dirimir os impactos diagnosticados e possibilitar o seu detalhamento em um eventual CI-PBA. No caso do presente CI-EIA, há apenas uma tabela indicando os impactos e seus respectivos programas.

291. Recomenda-se, ainda, que os programas da matriz de impacto sejam também apresentados de forma textual, em um subitem, indicando os programas, seus objetivos e as medidas/ações/diretrizes propostas para solucionar os impactos diagnosticados, de forma que possa ser analisado com clareza se as medidas propostas são suficientes para viabilizar o empreendimento.

292. Em relação à matriz, esta deve contar ainda, conforme solicitado no TRE da Funai (item X, letra b), com a reavaliação dos impactos quanto à magnitude das interferências a partir dos programas previstos.

293. Ademais, especificamente em relação aos programas propostos, restam algumas dúvidas. Não ficou claro se há um Programa de Comunicação Social exclusivo para o CI-PBA; se o Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda se trata de um programa só ou de dois; e se há previsão no estudo de dois programas ligados à geração de renda (Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda; e Programa de Renda e Segurança Alimentar). O Programa de Vigilância Territorial está restrito à realização de oficinas? O Programa de Atividades Produtivas irá fortalecer que tipo de atividade? Castanha? Açaí? O Programa de Fortalecimento da OPIPAM incluirá que tipo de medidas? Capacitação? Orientação jurídica? É necessário que o CI-EIA traga essas respostas, para que se conceba, na próxima etapa, um CI-PBA exequível, e que as medidas propostas de fato previnam, mitiguem, controlem ou compensem os impactos identificados.

294. Observou-se nos programas apresentados a inclusão da aldeia Canavial, da TI Ipixuna, além das aldeias Traíra e Pupunha, da TI Nove de Janeiro, no entanto, não ficou claro de que forma se dará a participação da aldeia Canavial nas atividades propostas, o que deve ser detalhado.

295. Por fim, aponta-se que os Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental previstos no EIA/RIMA não são capazes de resolver todos os impactos diagnosticados para o empreendimento no âmbito do componente indígena. Ressalta-se que tais programas apresentam objetivos bem definidos. O Programa de Comunicação Social tem como objetivo implementar canais de comunicação entre o empreendedor e os públicos prioritários das áreas de influência do empreendimento, fornecendo informações acerca do empreendimento, de suas etapas, e também, captando as opiniões e reivindicações do público atingido. Já o Programa de Educação Ambiental, conforme o livro “Pensando e Praticando a Educação no Processo de Gestão Ambiental: Uma concepção pedagógica para a prática da educação ambiental no licenciamento”, “deverá garantir a participação dos diferentes atores sociais, afetados direta ou indiretamente pela atividade objeto do licenciamento, em todas as etapas do processo. Deverá, ainda, proporcionar meios para a produção e aquisição de conhecimentos e habilidades e contribuir para o desenvolvimento de atitudes, buscando a participação individual e coletiva na gestão do uso sustentável e na conservação dos recursos ambientais, bem como na concepção e aplicação de decisões que afetam a qualidade ambiental (meios físico-natural e sociocultural).” (p. 31). Questiona-se, ainda, se não caberia a previsão de Programas de Comunicação Social e de Educação Ambiental exclusivos para o CI-EIA.

Análise: item não atendido. Devem ser apontadas as medidas/ações para cada impacto identificado de forma clara, assinalando, ainda, seu caráter indenizatório, preventivo, mitigatório, de controle ou corretivo; e a matriz deve ser refeita.

IV - RELATÓRIO MURA

296. Trata-se da análise do CI-EIA relativo à etnia Mura. Para fins de organização da análise, esta informação será dividida em dois blocos: o primeiro trará os aspectos formais do estudo e o segundo será dividido conforme os itens previstos no TRE, contemplando a análise de mérito do estudo apresentado.

1. CHECK LIST (ANÁLISE DOS ASPECTOS FORMAIS)

297. Apresentamos, a seguir, os comentários sobre os aspectos formais do estudo do componente indígena

relativo à etnia Mura.

298. Conforme o item 4 do Termo de Referência (observações gerais), foi recomendado que "quando da entrega do produto, o empreendedor encaminhe lista de verificação, sinalizando o atendimento dos itens do presente TR. Os itens deste Termo de Referência eventualmente não atendidos deverão ser indicados e justificados". A lista de verificação solicitada não foi apresentada no CI-EIA.

299. O *check list*, portanto, será realizado aqui, comparando os itens disponíveis no sumário com os tópicos solicitados no Termo de Referência.

300. Os itens do Termo de Referência: Roteiro tópico-metodológico, Caracterização do empreendimento, Metodologia e marcos legais, Dados gerais das terras indígenas, Organização social, política e econômica, Contexto socioambiental, Desenvolvimento regional e sinergia, Caracterização dos impactos ambientais e socioculturais sobre as terras indígenas e a área definida para estudo, Percepção das comunidades indígenas quanto ao empreendimento, Matriz de impacto e medidas/programas de mitigação e de controle, estão presentes no CI-EIA, indicando que formalmente foram contemplados os itens do TRE no estudo apresentado.

301. O CI-EIA conta, ainda, com as referências bibliográficas, indicadas nas páginas 215 a 220, e uma lista de anexos a partir da página 221, que inclui documentos do processo de licenciamento junto à FUNAI, atas de reuniões com os indígenas, cartas dos indígenas, regimento interno das aldeias do Lago Capanã Grande, declaração da equipe e ARTs, genealogias e parentesco, e caderno de mapas. Os mapas não constam da versão pesquisável, documento (2604464), porém constam da versão não pesquisável (2557519), o que deve ser corrigido na versão final.

302. Capa e contracapa adequadas. Verificada a assinatura do coordenador dos estudos em todas as páginas. Assinatura da equipe na página 15.

303. A metodologia utilizada para a elaboração do CI-EIA foi descrita detalhadamente nas páginas 31 a 36 e encontra-se adequada.

304. Quanto aos marcos legais, a legislação mencionada é a pertinente ao processo de licenciamento, abrangendo a questão ambiental e o componente indígena.

305. Considerando a metodologia empregada e os marcos legais utilizados para a elaboração dos estudos, a equipe técnica responsável entende que o CI-EIA deve ser considerado como verdadeiro laudo técnico. Destaca-se: **"De forma que se espera que os ECI que serão apresentados sejam entendidos pelos órgãos responsáveis (DNIT, FUNAI e IBAMA) enquanto um laudo, na acepção jurídica do termo — e não como um mero apêndice ao EIA-RIMA da BR-319."** (p.38. grifo nosso)

306. A verificação da lista de itens confirma o atendimento formal ao Termo de Referência Específico emitido pela Funai. Em seguida será analisado o mérito.

2. ANÁLISE DE MÉRITO

307. Neste tópico será realizada a análise de mérito do Estudo do Componente Indígena da etnia Mura em conformidade com o Termo de Referência Específico.

2.1. Apresentação

308. O CI-EIA começa com uma apresentação em que se declara que o relatório inclui o levantamento de dados primários nas Terras Indígenas Mura Lago Capanã e Ariramba, abrangendo ainda todas as aldeias/comunidades Mura existentes ao longo do lago Capanã Grande, atendidas pela Secretaria de Saúde Indígena (Sesai). Destacamos: "Tais dados e informações levantados in loco confluem para considerar toda área de uso dos indígenas como um único território contínuo do povo mura. Por tais razões o CI-EIA considerou em sua análise o impacto da pavimentação sobre o território Mura, abrangendo as TIs Lago Capanã, Ariramba e as áreas de uso e ocupação Mura ao longo do lago do Capanã Grande." (p. 12)

309. O posicionamento exposto no CI-EIA é adequado em considerar os possíveis impactos do empreendimento sobre os indígenas que habitam as áreas de uso e ocupação Mura ao longo do lago Capanã Grande, pois, embora as TIs Lago Capanã e Ariramba tenham sido a referência para o estudo, o objetivo do estudo do componente indígena do licenciamento ambiental é resguardar as condições socioambientais necessárias à reprodução

física e cultural dos povos indígenas. Não deve, portanto, se limitar a parâmetros meramente administrativos.

310. Neste sentido, como o próprio CI-EIA aponta, deverão ser identificados os impactos sobre as áreas ao longo do lago Capanã Grande, de modo que os indígenas desta região deverão ser contemplados quanto às medidas de mitigação e compensação de impacto.

2.2. Equipe Técnica

311. O estudo traz a apresentação da equipe técnica, composta pelo coordenador dos estudos, o antropólogo Gilberto Azanha; José Luis Laghi, engenheiro civil e coordenador-geral; Maria Elisa Martins Ladeira, antropóloga e especialista na etnia Mura, responsável pelos estudos de meio antrópico; Maurice Tomioka Nilsson, ecólogo, geógrafo, responsável pelos estudos do meio físico; Diogo Ladeira Azanha, biólogo, responsável pelos estudos de meio biótico e Elionara Nascimento, engenheira agrônoma e civil, responsável pelos dados físicos.

312. Segundo o CI-EIA, a equipe técnica contou com a participação dos pesquisadores indígenas listados na tabela 2, os quais "acompanharam a equipe nos deslocamentos e expedições, e auxiliaram na aplicação do questionário socioeconômico e nas oficinas de mapeamento participativo." (p. 14)

Análise: item atendido.

2.3. Dados gerais das Terras Indígenas.

313. O CI-EIA esclarece que no trecho de 405,7 km de extensão da BR-319, no estado do Amazonas, o traçado encontra-se na área de influência das Terras Indígenas Lago Capanã, Nove de Janeiro, Ariramba, Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João.

314. Apresenta tabela com informações sobre a situação jurídica das TIs Lago Capanã e Ariramba, população, área, Coordenação Regional da Funai responsável e Coordenação Técnica Local vinculada, o Distrito Sanitário Especial Indígena responsável, a organização/associação indígena existente e a distância em relação à BR-319.

315. Localiza as terras indígenas "no município de Manicoré, nas margens do Lago Capanã e Lago Baetas, respectivamente, ambos afluentes pela margem esquerda do rio Madeira". Esclarece que as áreas indígenas demarcadas são descontínuas e que, portanto, o território Mura encontra-se fragmentado. Esclarece, ainda, os usos dos espaços deste território pelos indígenas: "Cada área (ou 'gleba') [02 áreas na TI Lago Capanã, 03 áreas na TI Ariramba] envolve um território distinto quando (*sic*) aos usos, as glebas menores, localizadas nas margens de grandes rios e de fácil acesso, são utilizadas para habitações permanentes, as glebas maiores, localizadas nos médios/altos cursos dos rios e igarapés, constituem áreas de uso para exploração dos recursos naturais (coleta, extrativismo vegetal, caça) e ainda, no caso da TI Ariramba, uma área específica para colocação de roças..." (p.39).

316. Apresenta na tabela 8 a localização das comunidades Palmeira, Guariba, Mura dos Baetas, Igarapé dos Mura e Ariramba. Explica, adiante, a forma de acesso às TIs. Destaca-se que a forma terrestre de acesso às TIs implica diversas baldeações, partindo de Humaitá pela BR-319 até o entroncamento com a rodovia AM-364 (BR-174), seguindo por esta até Vila de Democracia, de onde segue-se pela via fluvial, subindo o rio Madeira até a boca do Lago do Capanã, e de lá continua até a comunidade de Palmeira, primeira comunidade. Somente mais adiante, seguindo o rio, se chega à comunidade Mura do Baetas.

317. Segundo o CI-EIA: "É possível alcançar ambas as comunidades inteiramente via fluvial (rio Madeira - Lago Capanã a partir de Manicoré ou Humaitá." (p. 40). Portanto, fica evidente que o acesso fluvial é o meio mais direto de se acessar as comunidades Mura.

318. A página 42 do estudo, apresenta a figura 4 com a localização das comunidades Mura do Lago Capanã Grande.

319. Em seguida esclarece sobre o aspecto fundiário das Terras Indígenas destacando-se que a TI Ariramba compreende três áreas descontínuas: Ariramba, Igarapé dos Mura e Mura do Baetas, e que a TI Lago Capanã envolve duas áreas, também descontínuas, a saber, Palmeira, destinada à moradia, e Guariba, destinada à subsistência e à coleta de castanha. Segundo o CI-EIA: "Atualmente neste lote [lote Inajazinho] encontra-se a comunidade Mura de Montes Claros, com uma população de 100 pessoas." (p.43). A equipe técnica do CI-EIA visitou as comunidades Bom-que-Dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande, Guariba 2 e Igapó Velho, identificando a presença dos indígenas

Mura ao longo do Lago Capanã Grande, fora dos limites demarcados como Terra Indígena. Isto demonstra como a noção de territorialidade é maior do que a delimitação administrativa Terra Indígena.

320. O CI-EIA afirma haver reivindicação fundiária por parte dos indígenas sobre as áreas do Lago Capanã Grande. Embora as TIs Lago Capanã e Ariramba sejam áreas regularizadas, os estudos apontam que algumas áreas de ocupação tradicional dos Mura como aldeias, castanhais e cemitério não estão incluídas na área demarcada pela Funai. Revela, ainda, o estudo, que existe conflito fundiário entre indígenas e não indígenas moradores da RESEX Lago do Capanã Grande. Os indígenas reivindicam o que chamam de conclusão da demarcação como forma de resolver os conflitos fundiários.

321. Encontram-se fora da área demarcada as aldeias Montes Claros, Bom-que-Dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande, Guariba 2 e Igapó Velho. De acordo com o CI-EIA: "Destaca-se ainda que estas comunidades são interligadas por laços de parentesco, de compadrio e do reconhecimento de origens comum e somam uma população aproximada de 550 Mura que continuam ocupando, ainda que de forma compartilhada com demais ribeirinhos, seu território tradicional, o lago do Capanã Grande." (p. 45)

322. Ainda sobre os indígenas que habitam as áreas fora das TIs, o estudo afirma: "Além da comunidade Palmeira da TI Lago Capanã, as outras comunidades aqui citadas são reconhecidas como indígenas e atendidas pela Secretaria de Saúde Indígena/SESAI". E prossegue: "O levantamento em campo da equipe de consultoria, realizado no mês de agosto de 2019, aferiu um total de 545 pessoas residindo efetivamente nas 08 comunidades que se auto reconhecem como do povo Mura no lago do Capanã Grande." (p. 47)

323. Entre as páginas 48 e 57, o CI-EIA apresenta, de forma bem detalhada a distribuição espacial dos indígenas pelas comunidades, incluindo as comunidades do Lago do Capanã Grande, explicitando os aspectos demográficos tais como o número de famílias, indivíduos, moradias, gênero, idade, organização por parentesco. A apresentação dos dados é bem construída e muito importante a ser considerada quando da proposição das medidas e programas do CI-PBA.

324. A única ressalva é quanto à aplicação da nomenclatura "chefe de família" na tabela 12, uma vez que esta é uma classificação da cultura patriarcal que deve ser evitada na nossa sociedade atual, mais ainda no que se refere à organização social dos indígenas que, mesmo com a influência da nossa sociedade, segue outros parâmetros de identificação e relações de poder. A palavra "referência" utilizada nas demais tabelas acolhe melhor a ideia que se quis manifestar quanto à pessoa que serve como referência em determinada habitação.

325. A partir da página 57, começa a esclarecer sobre a situação de saúde nas comunidades indígenas Mura. Destaca-se quanto à comunidade de Montes Claros: "Relataram o surto de malária, em 1982, quando do início da BR319." (p. 58). Em sequência, descreve a situação escolar.

Análise: item atendido.

2.4. Organização social, política e econômica.

326. O CI-EIA faz um apanhado histórico da sociedade Mura e seus conflitos desde a colonização. Relata as questões relacionadas ao contato, ao povoamento da região em direção às áreas de ocupação tradicional Mura e as tentativas de transformação cultural do povo Mura por parte do Estado através de um apagamento da cultura indígena. O objetivo era moldar os indígenas conforme os padrões da sociedade nacional, transformando-os em trabalhadores nacionais.

327. Relata a concessão de lotes de terra para os indígenas como tentativa de assegurar a colonização sobre as terras da região, evitando a grilagem, dentro de uma perspectiva de transitoriedade da condição de indígena. Portanto, a concessão dos lotes era uma tentativa de fixação dos indígenas como forma de disciplinar o espaço. Ocorre que essas áreas a eles destinadas não levou em consideração os modos de ser Mura. Destaca-se do CI-EIA: "Esta , desconhecendo as formas próprias Mura de relação com seu território e instaurando limites a partir de outras, efetivamente resultaram no fracionamento de redes sociais e territórios, transformando um território indígena em vários lotes de terra, contíguos ou não." (p. 73)

328. Isto implicou o fato dos Mura reconhecerem sua territorialidade com base na exploração ancestral de determinados ambientes por seus antepassados. Assim, faz parte da organização social dos Mura reconhecerem esses territórios distribuídos de acordo com a ancestralidade. Os acordos de convivência respeitam esse critério da ancestralidade de uso das áreas. O estudo aponta que: "Este modo de conceber o espaço e legitimar seu uso vem sendo respeitado pelos outros Mura dispersos ao longo do rio Madeira e dos moradores de pequenas vilas as margens do

Madeira, que não se reconhecem como Mura. Mas tem gerado algumas tensões e conflitos com os que vindo de fora, entendem estas áreas como “sem dono”, ou em outro dizer “devolutas”. (p.76)

329. A questão fundamental que pode surgir com o adensamento populacional na região e com a vinda de outros empreendimentos associados à recuperação da rodovia é apontada pelo CI-EIA: "**A questão é que se a abertura da estrada BR319, trouxe um fluxo maior na ocupação da região do médio Madeira, seu asfaltamento sem dúvida irá provocar mudanças na situação fundiária da região, e estas áreas de uso (usufruto) exclusivo dos Mura, ainda não reconhecidas pela FUNAI como Terras Indígenas, serão consideradas como terras devolutas. Em parte, isso já vem ocorrendo em relação às áreas situadas próximas ao leito da rodovia.**" (p.76). Portanto, não se trata de situação hipotética, mas de algo real que já veio a acontecer com a abertura da estrada e que, de acordo com o estudo, se intensificará com a recuperação da rodovia.

330. Há de se destacar, ainda, a declaração do cacique da comunidade Traíra, Nelson Mura, em que relata a pressão da ocupação sobre o território Mura: "[...] Na localidade Folha Seca tem 3 anos que os invasores estão no castanhal. Esta situação só vai piorar com o asfaltamento. Eu tenho medo, estamos espremidos, quando você não sabe de uma coisa você está lampado." (p. 76)

331. Destacamos ainda: "O crescimento e o desenvolvimento dessa região, em função da construção da BR-319 (Manaus/Porto Velho) deu-se rapidamente; a instalação de fazendas dedicadas à pecuária necessitavam de grandes extensões de terra para pastagens; [...]". E ressalta: "Assim com a alteração fundiária decorrente da abertura da rodovia BR319 (de 1968 a 1976), a FUNAI, começa a receber demandas e litígios de terra envolvendo os Mura, muitos deles no município de Manicoré." (p. 78).

332. O texto traz a discussão sobre o contexto identitário, apontando que a preocupação com a preservação do meio ambiente é um dos marcadores que chama atenção sobre o estabelecimento da identidade Mura. O estudo deixa claro o quanto as pressões do contato pelos não indígenas operaram sobre os Mura um forte processo de desconstrução da identidade. Outro fato marcante da identidade é a organização social e política em torno da figura do cacique.

333. Os estudos demonstram fartamente a dinâmica social dos Mura através do detalhamento das redes sociais e de parentesco que refletem a espacialidade e as noções de territorialidade. Conforme o CI-EIA, as redes de interação social são vastas e multilocais. O nomadismo característico dos Muras ancestrais continua fortemente presente, apesar da política oficial do Estado de fixação destes indígenas em glebas de terra que servira de base para a demarcação da Terra Indígena. Os Mura atualmente se deslocam sazonalmente em função sobretudo do regime das águas. Apesar do relativo nomadismo, os deslocamentos ocorrem em áreas reconhecidas como "seu território", são áreas que fazem parte historicamente desse deslocamento e que possuem as características naturais necessárias à reprodução física e cultural dos Mura no que concerne ao uso dos recursos. Tais áreas também estão relacionadas com o uso de seus familiares no passado.

334. Destacamos do CI-EIA: "A abertura da BR-319 na década de 1970 modificou a estrutura fundiária da região e os Mura pressionados por uma ocupação que não fazia parte de suas redes multilocais e sem o apoio e reconhecimento por parte do “governo”, muitos passaram a negar sua identidade Mura e se dispersaram buscando abrigo em outras comunidades. Hoje este local, situado no lago Acará, apesar de não incluído na área demarcada, é considerado como área de caça e pesca e de posse dos Mura da TI Ariramba." (p.85)

335. "Até a década de 1970 muitos Mura moravam no Acará em um lugar chamado Mutum, 'tinha muita fartura de caça, agora não tem mais, a BR está muito próxima'. Chico Dato, seu marido, continua utilizando essa área para a exploração da castanha, 'é herança da minha mãe'." (p.88)

336. "O acesso aos recursos extrativos é limitado em função da exiguidade das Terras Indígenas delimitadas para os Mura da região do lago Capanã e que é em parte compensada pela exploração de outras zonas limítrofes. Mas estas áreas de exploração, por não serem reconhecidas como “indígenas”, sofre intensa pressão por terceiros." (p.92)

337. "[...] soma-se ainda a diminuição da piscosidade dos rios e lagos devido ao garimpo, às invasões pesqueira de não-índios. Igapós vão sendo derrubados por não-índios, alterando sensivelmente a disponibilidade de peixes e outros recursos." (p.92)

338. "À situação constatada em campo de retração populacional é, assim, decorrente em grande parte da exiguidade de terras disponíveis para garantir o crescimento populacional do grupo em moldes tradicionais garantindo a conservação dos recursos naturais. Uma tendência de resultados futuros bastante negativos, que poderá ser ainda agravada com o asfaltamento da BR-319 e que poderia/deveria ser amenizada pelo reconhecimento administrativo das áreas ocupadas e de usufruto das comunidades Mura do Lago Capanã e do Lago Baetas." (p.92)

339. Conforme os dados trazidos no CI-EIA, a recuperação da BR-319 implicará o aumento das pressões de ocupação sobre o território Mura, impacto que se soma ao fato relatado no CI-EIA de que muitas das áreas utilizadas pelos Mura daquela região não estão demarcadas como Terra Indígena. As áreas demarcadas são insuficientes para dar conta dos recursos naturais necessários à subsistência e reprodução desses indígenas. Segundo infere-se do CI-EIA, o ecossistema da RESEX e das áreas do entorno é que reforçam o ecossistema das TIs, propiciando a utilização dos recursos naturais pelos Mura. Mas é necessária a utilização dos recursos não só das TIs como de áreas não incluídas no território administrativamente demarcado, que são áreas de uso tradicionais.

340. Ocorre que o CI-EIA apontou a existência de requerimentos de pesquisa mineral e lavra garimpeira no entorno imediato às TIs, de modo que, pelo que se percebe no mapa 12 (MP- B3.319.AM-009-720-082-009=B), esses empreendimentos, facilitados pela recuperação da BR-319, recaem sobre áreas de uso tradicional dos Mura ou que concorrem para a manutenção das condições ambientais ecologicamente equilibradas. Chama atenção a estrada planejada, que como citada pelo CI-EIA: "[a BR-319] Também fará a conexão de "Tapauá/AM (Rio Purus) com o Rio Madeira através da rodovia planejada AM-366, cujo traçado preliminar atravessa áreas de uso tradicional do povo Mura e Apurinã." (p.24).

341. O traçado da AM-366, que a princípio atravessa áreas de uso tradicional dos indígenas, claramente está planejado em decorrência da recuperação da BR-319. Além dos requerimentos minerários, que serão facilitados pelo acesso da rodovia, o CI-EIA, por diversas vezes, apontou a alteração nos aspectos fundiários de ocupação da região que já ocorreram com a abertura da rodovia e que tiveram influência sobre a o modo de vida tradicional dos Mura, pontuando, ainda, que serão intensificados pela recuperação da rodovia.

342. O efeito de arrasto, mencionado à página 21 do CI-EIA, fica evidenciado quando o estudo menciona o planejamento da estrada AM-366 atravessando as áreas de uso tradicional indígena; quando demonstra no mapa 12 (MP- B3.319.AM-009-720-082-009=B) os pleitos de mineração nessas mesmas áreas e, ainda, quando demonstra que o principal objetivo da rodovia é o escoamento da soja do centro-oeste até o porto de Itacoatiara, no Amazonas, além de facilitar o "escoamento de produtos agropecuários dos estabelecimentos regionais situados ao longo da BR-319". O CI-EIA indica que o fator de conexão com o porto graneleiro de Humaitá/AM e com o porto de exportação de Itacoatiara/AM estimulará a abertura de novas áreas de terra destinadas à produção de soja ou de gado. Como mencionado no estudo: "a implantação e a pavimentação da BR-319 vão além da obra rodoviária em si." (p.21). É neste sentido que os impactos indiretos de uma rodovia se mostram bem mais nocivos que os impactos diretos.

343. Há erro de digitação na página 90, primeiro parágrafo: "[...]grande parte com mais de 60 anos.ma característica do modo de residir[...]".

344. Alguns subitens do TRE para este item foram atendidos no anterior, como as políticas diferenciadas de educação indígena e informações sobre situação da saúde das comunidades indígenas.

Análise: item atendido.

2.5. Contexto socioambiental.

345. Quanto ao contexto socioambiental, é dito no CI-EIA que: "A região sul do Amazonas está inserida no chamado arco do desmatamento em área de nova fronteira agrícola decorrente do avanço da produção de soja dos estados de Rondônia e Mato Grosso [...]" (p.94)

346. Destaca-se do estudo, sobre este aspecto: "O contexto também possui floresta ombrófila aberta, caracterizada por palmeiras, bambuzal e cipós, em uma espécie de fronteira com a vegetação do Centro-Oeste brasileiro. Há alguns anos, esses municípios do sul vêm enfrentando problemas com a intensificação do desmatamento, cujas causas estão fortemente relacionadas com as atividades do setor primário, representadas pela pecuária e pelo cultivo da soja que avançam do Centro-Oeste para o Norte." (p.94)

347. "Assim, considerando que a instalação e, principalmente, o asfaltamento de rodovias na Amazônia tem reconhecido impacto sobre o aumento do desmatamento e como vetor de impulso para a ocupação regional (Fearnside, 2006a; 2006b; 2018; Fearnside *et al.*, 2006; Fearnside *et al.*, 2009; Nepstad *et al.*, 2001) criou-se no interflúvio Purus-Madeira, um mosaico de unidades de conservação federais e estaduais, combinado com terras indígenas, como programa de compensação ambiental à retomada do processo de implantação da BR-319." (p.95)

348. "Atualmente a região da área de influência da BR-319 no contexto do interflúvio Purus-Madeira no trecho em estudo ("trecho do meio" — km 250 ao 655) conta com um conjunto de 08 Unidades de Conservação (UC) federais e 07 estaduais." (p.95)

349. O estudo afirma que o estado de preservação da região do Interflúvio Purus-Madeira se deve à dificuldade de acessos rodoviários. Segundo o CI-EIA: "A despeito do avanço de áreas antropizadas e dos crescentes índices de desmatamento, a região do Interflúvio Purus-Madeira, onde localizam-se as terras indígenas do povo Mura, Ariramba e Lago Capanã, **ainda se encontra em bom estado de preservação, muito devido à dificuldade de acessos rodoviários** e a presença do mosaico de áreas protegidas que incluem Terras Indígenas e Unidades de Conservação de Uso Sustentável e de Proteção Integral." (p.96. grifo nosso)

350. O estudo diz, ainda: "A criação dessa mescla de categorias de áreas protegidas na região teve como objetivo abrigar e proteger, ante os potenciais efeitos deletérios da abertura e melhorias da BR-319, os distintos modos de vida e as díspares relações de apropriação e reivindicação dos recursos naturais, que reflete de maneira geral o padrão histórico de ocupação regional. Nas regiões do Purus e do Madeira convivem populações ribeirinhas, extrativistas e indígenas que dependem da comercialização dos recursos naturais provenientes da pesca e da coleta/extrativismo para a sobrevivência e subsistência [...] Contribui ainda para as relações conflituosas de acesso aos recursos naturais os objetivos distintos inerentes para a criação das diferentes categorias de áreas protegidas, e mais recentemente, as pressões de ocupação oriundas de um novo modo de vida e de apropriação e transformação da paisagem decorrentes do avanço da fronteira agrícola e os projetos de infraestrutura que chegam a reboque." (pp. 96/97)

351. Segundo o CI-EIA, apesar da instituição de áreas protegidas, o município de Manicoré apresenta elevado índice de desmatamento, de modo que se conclui que a instituição de unidades de conservação por si só não é medida capaz de frear o desmatamento. Conforme o CI-EIA, "O município de Manicoré (AM), onde inserem-se totalmente as terras indígenas Mura, apresentava até o ano de 2016 um desmatamento acumulado de 191.110 ha, índice que colocava o município, à época, no 4º lugar entre os municípios da do Amazonas, apesar de possuir um ordenamento territorial onde a delimitação de áreas protegidas representa cerca de 52% da área total do município [...]"(p.97)

352. Conforme o estudo: "**Apesar do ordenamento territorial consolidado, a abertura da BR-319 e da Transamazônica, nas décadas de 1970 e 1980 e, mais recentemente, as obras de pavimentação da rodovia BR-319 no trecho Porto Velho — Humaitá trouxe para o município uma leva de migrantes da região sul do País, e, conjuntamente, a especulação e as disputas fundiárias ao redor das rodovias.**" (p.97)

353. Em seguida, o estudo detalha tópico sobre o clima e recursos hídricos. Elucida os domínios morfoclimáticos na figura 5, à página 99. Após, discorre sobre os aspectos hidrológicos e a caracterização regional dos recursos hídricos.

354. Destaca-se: "A rodovia BR-319 está localizada no interflúvio do Purus-Madeira, rios que constituem importantes tributários pela margem direita do rio Solimões, na Região Hidrográfica Amazônica. Por sua vez, as terras indígenas Mura aqui contextualizadas estão localizadas na Sub-Região Hidrográfica do Médio Rio Madeira e inseridas integralmente na Unidade de Planejamento Hídrico (UPH) do Médio Madeira, em região próxima ao divisor do interflúvio Purus-Madeira." (p.99). Apresenta mapa com divisões hidrográficas e rede de drenagem no anexo 4 e figura demonstrando a inserção das TIs Mura na bacia hidrográfica amazônica.

355. O CI-EIA demonstra como a diversidade das águas e das espécies pelos rios e igarapés são percebidas pelos indígenas e fazem parte do seu conhecimento tradicional. "Essa diversidade também é percebida pelos Mura, que diferenciam a assembleia e espécies de peixes existentes nos rios barrentos (rio Madeira) daquela que vive nos pequenos rios de águas preta e claras." (p.101)

356. Em seguida pontua: "Um fator que representa um relevante passivo ambiental para a bacia hidrográfica do Madeira, e que afeta diretamente as comunidades mura, é a questão do garimpo e mineração de ouro. À bacia do rio Madeira é considerada a segunda região mais importante de mineração de ouro na Amazônia (ICMBio, 2018. PM da FLONA de Humaitá). O impacto da atividade mineradora decorre tanto pela contaminação por metais pesados (mercúrio) quanto pela degradação ambiental das áreas exploradas, por meio de modificação do leito do rio com consequente aumento da carga de sedimentos a jusante." (p.101)

357. A equipe faz um relato sobre a presença do garimpo verificada durante o trabalho de campo: "Durante as atividades de campo realizadas entre 10 e 22 de Agosto nas Tis Ariramba e Lago Capanã a equipe técnica registrou ao longo do rio Madeira, entre Manicoré e a TI Ariramba, passando pela boca do Igarapé Capanã, algumas embarcações e balsas (batelões) utilizadas na atividade garimpeira no leito do rio, as vezes as embarcações, dispostas lado a lado, formam um bloco único que ocupa a faixa central do leito do rio, ou ancoradas próximas as margens (Foto 8). A quantidade de balsas de garimpo observadas chega a dificultar a navegação das grandes embarcações de soja que utilizam este trecho da hidrovía do Madeira para o transporte de cargas entre Porto Velho e Manaus." (pp.102/103)

358. Sobre a cadeia de impactos, o texto menciona: "Outro fator potencial de gerar impacto é a retirada ilegal de madeira nos territórios indígenas e entorno por parte dos garimpeiros da região para a construção dos batelões (balsas de garimpo)." (p. 103)
359. Sobre os usos dos recursos hídricos nas TIs, o estudo afirma que: "Os rios e igarapés na região amazônica tem importância fundamental para o cotidiano e modos de vida da população regional, sendo estas ribeirinhas ou não. Os cursos d'água representam o meio de locomoção e fornecem fonte de renda e subsistência para as famílias. No contexto regional de inserção das TIs Lago Capanã e Ariramba o rio Madeira constitui o principal condutor das relações dos mura com seu território de uso e com o ambiente regional." (p.102)
360. Segundo o CI-EIA: "O igarapé Capanã corre no sentido sudoeste-nordeste acompanhando em seu alto curso o traçado da BR-319 e o rio Madeira. Apesar de atravessar a Resex do Lago do Capanã e apresentar áreas florestais ainda preservadas no seu alto curso, **a proximidade de suas nascentes e de alguns de seus afluentes com a BR-319, sobretudo aqueles da margem esquerda, como o Igarapé Trairi e o igarapé Jacaretinga, traz aspectos importantes quando relacionados aos potenciais impactos decorrentes das obras de melhorias e pavimentação da rodovia.**" (p.103)
361. O estudo destaca ainda que: "O Igarapé Capanã é o principal canal de transporte e acesso dos Mura da TI Lago Capanã para as regiões dos castanhais e outras zonas de recursos explorados pelos Mura fora da área demarcada, constituindo também a única via fluvial de acesso ao rio Madeira. São nas margens e nas cabeceiras dos afluentes deste curso d'água que estão localizadas os principais castanhais explorados pelas famílias Mura das comunidades existentes nas margens do Lago o Capanã, onde estão localizadas também as comunidades extrativistas e as vilas do assentamento do INCRA (PAE Matupiri)." (p.103)
362. Observa também o estudo que: "O igarapé baetas e o lago formado em seu médio curso constituem as principais vias de transporte para os Mura da TI Ariramba para o acesso aos castanhais da Gleba Ariramba quanto para as áreas de roça e coleta da Gleba Queimadinha (lg. dos Mura). Na margem do lago formado pelo ig. Baetas estão localizadas algumas comunidades não indígenas e pequenos sítios que mantêm ligações de parentesco ou comerciais (trocas de produtos) com os mura." (p.103)
363. O CI-EIA aponta a vulnerabilidade das nascentes dos principais formadores da rede hídrica das TIs Mura por se encontrarem fora dos limites de áreas protegidas e próximas da área do traçado da BR-319. De acordo com o estudo: "É importante destacar que as nascentes dos principais rios e igarapés formadores pela margem esquerda dos Lagos do Mergulhão, Baetas e Capanã, que banham as Tis Mura, encontram-se próximos da região da BR-319, uma vez que o traçado original da rodovia buscou justamente o alinhamento com divisor de águas do interflúvio Purus-Madeira (UFAM/DNIT, 2009; 199), dentre estes podemos citar Cabe também ressaltar que as nascentes dos principais formadores da rede hídrica das TIs Mura encontram-se fora dos limites demarcados ou de outra área legalmente protegidas, exceção das cabeceiras dos afluentes da margem esquerda do lg. Capanã, que nascem no interior da Resex do Lago do Capanã." (pp.103/104). A frase está incompleta na quinta linha, precisando de correção.
364. No que se refere ao estudo ambiental das áreas antropizadas, destaca-se: "Na região do entorno das Tis Mura, nas microbacias dos igarapés Capanã e Baetas, as áreas antropizadas e degradadas ocorrem principalmente ao longo das margens dos lagos do Capanã e Baetas onde localizam-se as comunidades de assentados e extrativistas, e ainda ao longo do traçado da BR-319 nos limites sudoeste das bacias, entre a rodovia e o lago do Acará e correspondem a áreas desmatadas para pastagens e dos lotes e imóveis rurais." (p.123)
365. Sobre o contexto socioambiental, o estudo também destaca a importância das espécies aquáticas e semiaquáticas para os Mura e a importância de preservação das condições ecológicas das cabeceiras dos rios. Segundo o CI-EIA: "A pequena dimensão do território demarcado das Tis Mura aqui em questão aliada à presença dos lagos Capanã e Baetas e do rio Madeira confere às espécies aquáticas ou semiaquáticas uma maior relevância no contexto socioambiental dos mura, com destaque para espécies de peixe de interesse pesqueiro, dentre os quais o tucunaré, pacu, pirarucu, matrinxã, algumas aves limícolas e outras de grande porte que habitam os lagos, como maguaris, garças e o mergulhões; merecem destaques também os quelônios representados pelos tracajás e a tartaruga da Amazônia, apreciados pela carne e pelos ovos. Destaca-se ainda a presença de lontras e ariranhas, identificadas facilmente pelos mura através das marcas e rastros deixados nas margens e barrancos dos rios e igarapés da região." (pp.125/126)
366. De acordo com o estudo: "[...]“Os peixes grandes do Madeira sobem muito pouco até aqui, os peixes estão nas cabeceiras”, esta afirmação não só marca a diferença das comunidades e espécies de peixes entre os dois ambientes como ressalta a importância das cabeceiras e pequenos tributários do alto curso que formam o Igarapé Baetas para a ictiofauna do Lago Baetas". E ainda: "Não raro nos levantamentos e conversas nas Tis Ariramba e Lago

Capanã os mura nos informaram o desejo de implementação de projetos de criação e manejo de peixes na região dos lagos, entre eles o pirarucu." (p. 127)

367. Sobre o uso dos recursos ambientais, o CI-EIA diz que: "Conforme evidenciado no item acima e ilustrado pelo Mapa 11 - Etnomapeamento e Usos dos Recursos Naturais — TI Lago Capanã e TI Ariramba, o território mura enquanto espaço físico que acolhe e incorpora as unidades de recursos e os elementos essenciais para a manutenção do modo de vida e sobrevivência de seus habitantes extrapola a área descontínua delimitada como Terra Indígena." Afirma, ainda, que áreas fora dos limites demarcados constituem áreas sagradas. "Assim, se as pontas de castanha constituem as principais zonas de recursos para coleta e extrativismo, as regiões caracterizadas por uma distinção na estrutura da paisagem florestal onde predominam áreas arenosas e vegetação de campinas, são descritas como regiões sagradas e temidas, onde raramente vão, mas que reconhecem e incorporam em suas cosmologias." (p. 133)

368. Destaca-se também: "Tem sido estratégia do grupo não explorar para caça a pequena área, da gleba Palmeira, lugar de residência dos Mura da TI Lago Capanã pois colocaria as populações animais em risco, impedindo que novas gerações pudessem encontrá-los ali. O risco de extinção local desses animais por causa do afastamento e da exploração é reconhecido na literatura, trata-se de medida consciente a postura da população de não explorar ali para a satisfação das necessidades de carne de caça cotidiana." (p.134). Aqui não ficou claro o texto no trecho "O risco de extinção local desses animais por causa do afastamento e da exploração é reconhecido na literatura..." Afastamento do quê? Seria asfaltamento?

369. O estudo aponta a pressão imobiliária decorrente das notícias de asfaltamento da BR-319. Ao discorrer sobre a mobilidade dos Mura, o texto coloca: "[...] uma dessas localidades com a qual mantém um vínculo afetivo está a do Lago Acará. Este lago, contam, vem sendo fortemente afetado pela valorização imobiliária decorrente das notícias do asfaltamento da BR-319, pois a rodovia cruza o lago em seu curso superior." (p.143)

370. Sobre a área da região do Lago Acará, é dito que: "Essa área pode ser considerada ameaçada, pois há uma forte pressão madeireira no lago, com já consolidada ocupação. Sem medidas de proteção, será difícil a manutenção da posse para os Mura, considerando o prognóstico para o lago com o asfaltamento da rodovia e com a consequente valorização da terra nesse trecho." (p. 144)

371. Ao tratar sobre a relação dos Mura com a Resex do Lago Capanã Grande, o estudo expõe que: "Esta atual convivência e harmonia nos acordos de uso, embora ainda presente conflitos e desacordos na questão da participação dos mura nos projetos e programas aportados para a reserva extrativista, pode vir a se fragilizar com a modificação do padrão de ocupação regional do entorno da BR-319 e com a eventual mudança de entendimento dos objetivos e funções das unidades de conservação (UCs) advindos de novas diretrizes do poder público para a questão ambiental, dentre as quais já discutidas abertamente por setores do governo federal, como a permissão de exploração econômica em unidades de proteção integral e terras indígenas e a diminuição e alteração de limites e até mesmo a revisão e possível extinção de UCs." (p. 146)

372. Sobre as pressões e ameaças às áreas de uso dos indígenas, destaca-se do estudo: "A grilagem de terras é, portanto, a maior ameaça relatada pelos habitantes Mura da Bacia do Capanã, onde residem e de onde tiram seu sustento, reconhecido pelos atuais vizinhos, mas sob o risco dos interesses imobiliários/econômicos de pessoas de fora que a estrada trará; com a valorização da terra, os interesses imobiliários farão pressão sobre as terras, reconhecidas ou não, dos Mura do lago Capanã e da TI Ariramba. A título de exemplo, considerando a Colocação Porto Velho, a mais distante, sendo ela explorada pelos moradores Mura da comunidade de Bom-Que-Dói, eles percorrem em torno de cem quilômetros pelo Igarapé Capanã, ainda enfrentando os diversos pontos de dificuldade encontrados normalmente num curso desse porte, tais como árvores caídas, trechos pouco profundos etc." (p. 164)

373. O estudo revela vulnerabilidade das áreas não habitadas dos indígenas, mas por eles resguardadas para o uso de recursos naturais, portanto, preservadas sem habitações para que os animais utilizados para caça possam se reproduzir. Segundo o CI-EIA: "O acesso terrestre imporá uma outra dinâmica a esses lugares longínquos, mas de vital importância para a economia e a vida dos Mura. Conforme já relatado por eles, há alguns pontos de entrada que já vem sendo utilizados por usuários da BR-319, como possível processo de loteamento ou de invasão para caça ou outro recurso. Por se tratar de uma área de uso e não de moradia, tais castanhais estão desguarnecidos de proteção maior, sendo a ausência de moradia uma condição para que a caça se reproduza nessas regiões, aspecto que permeia a consciência dos Mura, conforme ouvimos nos depoimentos." (p. 164)

374. Sobre a poluição e resíduos na água, o CI-EIA aponta que: "O risco de acúmulo de resíduos originados na ocupação marginal da rodovia é real e pode contaminar a água, especialmente na região de formação do lago onde se localizam as comunidades de Traíra, Palmeira e Guariba 2. As comunidades a montante, São Carlos e Bom-Que-Dói, em região de igapós, estão sujeitas a condições similares, e as comunidades imediatamente a jusante, ainda no

lago, de Igarapé Grande e Monte Claro também podem receber esse afluxo." (p.164)

375. Diz, ainda, o estudo que: "Da mesma forma, a pressão fundiária no entrono da BR-319 na região do alto Igarapé Capanã e lago Acará, limítrofes aos seus territórios de uso, é um dos principais fatores de preocupação dos Mura da TI Ariramba, que temem que a ocupação de novos habitantes gere novos conflitos e invasões. Neste contexto cabe destacar, conforme relatos colhidos em campo, que em 1994, antes da homologação da terra, algumas famílias mura foram expulsas da região da gleba Ariramba." (p.162)

Análise: item atendido.

2.6. Desenvolvimento regional e sinergia

376. Neste tópico do estudo é dito que: "A BR-319 foi construída para, diziam seus mentores (e que o ECI produzido pela UFAM repete, como visto acima), diminuir os custos com transportes da Zona Franca de Manaus para o centro-sul — e ainda de permitir a "colonização" do sul do Amazonas com migrantes do sul do país, a exemplo do fluxo migratório que vinha ocorrendo em Rondônia induzido pela BR 364 (Cuiabá-Porto Velho)." (p.168)

377. Destaca ainda o estudo que: "Ao longo dos anos 1970, no entanto, a BR-319 teve pouco tráfego, **visto que a produção industrial de Manaus era exportada de forma mais barata por meio de navios e mesmo por via aérea**. De outro lado, Rondônia ainda era o destino da maioria dos migrantes do Paraná e de outras e de outras regiões do sul-sudeste que seguiram a rodovia BR-364 (Cuiabá-Porto Velho). Até que Rondônia esgotasse sua capacidade de receber migrantes, a BR-319 se degradou a ponto que as condições de trafegabilidade inibiram a migração adicional ao norte, para o sul do Amazonas." (p.168, grifo nosso)

378. Diz, ainda, o estudo que: "A relutância em gastar recursos limitados na reconstrução da BR-319 é, indubitavelmente, um resultado combinado da existência de uma via fluvial (hidrovia) no rio Madeira paralela à rodovia e o custo muito alto de manter uma rodovia em uma região aonde a média anual de chuva chega até 2.200 mm." (p.168)

379. Portanto, o CI-EIA mostrou que a BR-319 não foi um projeto de infraestrutura bem sucedido nos objetivos que o fundamentam. Ao evidenciar que a exportação da produção industrial de Manaus é mais onerosa pela via terrestre, em comparação com as vias fluvial e aérea, contradiz o argumento inicial de favorecimento e dinamização da economia da Zona Franca com redução dos custos de produção e escoamento.

380. Além disso, o estudo demonstrou que a subutilização da rodovia se deu pelo fato da corrente migratória do sul-sudeste, em direção à Amazônia, ter se concentrado em Rondônia. Seriam os migrantes os beneficiários da BR-319, já que a população local organiza sua dinâmica em torno das vias fluviais. De acordo com o estudo, Rondônia praticamente esgotou sua capacidade de receber migrantes. Com isso, a retomada do projeto da BR-319, estaria relacionada à expansão da frente migratória.

381. Ao analisar os efeitos do desenvolvimento regional destacando os impactos socioambientais, o CI-EIA faz o seguinte registro: "Cabe ainda considerar que, **a partir do aval positivo dos órgãos competentes e intervenientes para o início das obras para reconstrução do pavimento da BR-319 no trecho pertinente a este processo de licenciamento ambiental e ao Componente Indígena em tela, outras obras de infraestrutura viária, incluindo acessos, ramais e rodovias planejadas serão construídos ou terão seus projetos retomados, caso da AM-366**, rodovia estadual cujo traçado planejado liga o município de Tefé até a margem esquerda do rio Madeira, no município de Manicoré-AM." (p.179, grifo nosso)

382. Cabe destacar que "O traçado planejado da AM-366, no trecho que liga a BR-319 à margem esquerda do rio Madeira, atravessa parte das terras tradicionais de uso e ocupação dos Mura das Tis Ariramba e Lago Capanã, conforme podemos visualizar pelo Mapa 11 - Etnomapeamento e Uso dos Recursos Naturais - e Mapa 12 — Empreendimentos Regionais e Sinergia (Anexo 4-Caderno de Mapas)." (p.171)

383. De acordo com o CI-EIA: "**O efeito da BR-319 não é apenas restrito à área diretamente acessada pela rodovia, mas também por uma série de estradas laterais planejadas que conectarão a BR-319 a sedes municipais nos rios Madeira e Purus** (FEARNSIDE *et al.*, 2009). Estas incluem Manicoré, Borba, Novo Aripuanã e Tapauá." (p.169. grifo nosso)

384. Segundo o CI-EIA: "[...] o processo de tomada de decisão sobre a reconstrução da BR-319 segue o padrão evidenciado em outros projetos de infraestrutura amazônica, qual seja, [...] 'o de subestimar os impactos e superestimar os benefícios de obras públicas propostas'(Fearnside, 2005)." (p.171)

385. Diz o estudo: “Entretanto, destacam que os impactos mais significativos são considerados “indiretos”, ou seja, não decorrem propriamente das obras de pavimentação e das ações derivativas dessa fase de instalação ou implantação (canteiro de obras, bota-fora, abertura de jazidas etc.), mas sim, posteriormente, em sua fase de operação.” (p.171)

386. O CI-EIA aponta como prognóstico um fenômeno a que denomina rondonização do sul da Amazônia, caracterizado pelo avanço do agronegócio em direção à região. Conforme o estudo: “A reconstrução/pavimentação da BR-319 interage com um conjunto de fatores socioeconômicos que, ao longo da sua história, determinaram seus altos e baixos operacionais. Como apontado por Fearnside (2009 e 2010), a rodovia pode vir a ser a ponta de lança para a “rondonização” do sul da Amazônia. E os dados mais recentes do agronegócio sobre os avanços da área cultivada das principais commodities no sul do Amazonas parecem indicar que a hipótese de Fearnside vem se confirmando.” (p.179)

387. Segundo o CI-EIA: “Foi possível constatar que as áreas [do município de Manicoré] menos afetadas foram aquelas mais isoladas, ou de difícil acesso, uma vez que as rodovias e ramais são importantes vetores de desmatamentos. Isto significa que o contexto espacial em que as áreas especiais estão inseridas é um fator determinante da manutenção de sua integridade.” (p.179)

388. Citando fonte secundária, o estudo aponta que “(o) desflorestamento apresenta tendência de crescimento tanto no município de Humaitá, como em Manicoré devido a expansão da fronteira agrícola influenciada por importantes rodovias que passam ao longo destes municípios.” (p.179). Apresenta a Figura 21 com os focos de desmatamento no município de Manicoré, na página 181.

389. Além dos dados apresentados, os quais demonstram os impactos indiretos do empreendimento, recomenda-se verificar a possibilidade de se fazer uma abordagem dos empreendimentos que já estão instalados na região, avaliando os efeitos sinérgicos e cumulativos, considerando, por exemplo, os títulos minerários, a agropecuária, os planejamentos de infraestrutura, inclusive energética e portuária, instalados e previstos, sem prejuízo de outros que houverem.

390. Considerando que o texto aponta que outras obras de infraestrutura viária, dentre acessos, ramais e rodovias, tal qual a AM-366, serão construídos ou terão seus projetos retomados, em razão da obra da BR-319, torna-se necessário que o estudo apresente o levantamento desses projetos de infraestrutura viária bem como a malha já existente, indicando de maneira clara os seus efeitos cumulativos e sinérgicos. Eventuais impactos identificados a partir da cumulatividade do conjunto da malha viária com a BR-319 e sua sinergia com outros empreendimentos deverão constar da matriz de impacto.

Análise: item parcialmente atendido. É necessário apresentar o levantamento da malha viária e da análise de cumulatividade dos eventuais impactos, nos termos acima. Além disso, complementar o estudo conforme a observação realizada no penúltimo parágrafo.

2.7. Caracterização dos impactos ambientais e socioculturais sobre as terras indígenas e a área definida para estudo e Percepção das comunidades indígenas quanto ao empreendimento.

2.7.1. Identificação dos impactos conforme estudo da UFAM

391. No subitem 8.1 do estudo, foram identificados e caracterizados os impactos sobre os indígenas Mura da região a partir do "relatório produzido pela equipe do componente indígena da UFAM (e aprovado pelo DNIT em 2009)". Segundo o CI-EIA: "a maioria dos impactos estimados pelos Mura com a pavimentação da BR-319, assim como as medidas previstas por eles para minimizá-los, permanecem as mesmas, passados 12 anos entre a visita da equipe técnica da UFAM e a do Consórcio Etnias." (p.191). Dentre os problemas apontados, destacam-se os que seguem abaixo.

392. *Vulnerabilidade das Terras Indígenas.* De acordo com o estudo: "A comunidade mostrou-se contrária ao asfaltamento da rodovia BR-319 por acreditar que esse tipo de iniciativa tornaria as terras indígenas vulneráveis, propiciando a invasão de fazendeiros e acrescentando (sic) conflitos com posseiros."(p.188)

393. *Conflitos relacionados à noção de territorialidade.* Segundo o CI-EIA, “[...] A terra dos Mura, tem como componente decisivo a unidade entre diversos locais geo-ambientais (residência, roçado, nichos ecológicos diversos, cemitérios), entre outros sítios de importância cultural, presentes na memória étnica.” Portanto, os espaços de uso tradicionais não se confundem com os locais de habitação permanente. Isto faz com que as áreas de uso e os espaços representativos fiquem vulneráveis às invasões e a ocupação indiscriminada. Isto porque determinado espaço

pode aparentar desocupado quando na verdade constitui-se como cemitério, lugar sagrado ou área de coleta sazonal, por exemplo. De acordo com o estudo: "Outro assunto levantado diz respeito a povoados onde é notório o esvaziamento de seus povoadores. Contudo, quando chega o momento da coleta da castanha os povoadores voltam." (p. 185)

394. Ainda que as Terras Indígenas Ariramba e Lago Capanã sejam regularizadas, a demarcação administrativa não foi capaz de pacificar os conflitos pelo uso dos recursos naturais. Assim diz o estudo: "Os Mura lamentam que durante o processo de identificação e delimitação da Terra Indígena, algumas áreas ficaram excluídas, embora essas constituíssem áreas de ocupação tradicional Mura, que teriam como indicadores discretos as pontas de castanhas. Na narrativa Mura, as pontas de castanhas mostram um continuum cultural, que apresenta como a ponta de iceberg, uma continuidade territorial entre as áreas de ocupação, coleta e perambulação dos antigos e os Mura contemporâneos." (pp. 186/187)

395. Sobre o argumento de que o asfaltamento da BR-319 facilitaria o escoamento da produção da comunidade Mura, verifica-se que a dinâmica estabelecida pelos indígenas constitui profunda relação com as vias fluviais. Conforme o CI-EIA: "Durante a reunião transcorrida na aldeia Palmeira, Terra Indígena Capanã com participação de todas as comunidades do lago, se observou que o asfaltamento facilitaria o escoamento da produção destas comunidades. Contudo se problematizou sobre as dificuldades derivadas do transporte dos produtos. Também se diz que o escoamento pela rodovia não seria muito prático já que o rio é o meio usual da saída da produção para Manicoré." (p.187)

396. *O desmatamento na modalidade espinha de peixe.* De acordo com o estudo: "O cacique se mostrou desfavorável ao asfaltamento refletindo sobre aspectos agravantes que se multiplicariam 'a estrada abre muitos galhos e os fazendeiros não vão perguntar sim se pode o não desmatar (...) a estrada é uma porta de entrada para várias estradas e problemas. É um corpo não vacinado, é um corpo débil'." (p.187)

397. O modelo de desmatamento retratado pelo cacique ao dizer que "a estrada abre muitos galhos" e que "a estrada é uma porta de entrada para várias estradas e problemas" condiz com os estudos publicados na Revista Pesquisa Fapesp (Alves, Diógenes Salas. Impactos Irreversíveis do Desmatamento. Ed. 52. Abr.2000. Disponível em <https://revistapesquisa.fapesp.br/impactos-irreversiveis-do-desmatamento/>). Segundo esta publicação: "os estudos da equipe do Inpe confirmaram tendências já registradas anteriormente. Por exemplo, está claro que as áreas desflorestadas acompanham as estradas abertas na região. Com a abertura de ramais a partir das principais estradas, vão sendo formados desenhos em forma de espinha de peixe. Isso cria pontos com altos índices de desmatamento, com um forte impacto no ecossistema local, enquanto áreas mais distantes permanecem inalteradas." Ainda segundo o artigo: "[...] a derrubada das florestas está intimamente ligada a um projeto de ocupação da Amazônia posto em prática na década de 70, em que estradas pretendiam integrar a Amazônia ao resto do país, acelerando o estabelecimento de grandes pecuaristas e pequenos agricultores na região."

398. Destacamos do CI-EIA: "De acordo com estudos realizados a recuperação da rodovia BR-319 promoverá impactos diretos, indiretos, socioculturais, ambientais a curto, médio e longo prazo dentro os quais destacamos: a) Invasão de madeireiros, garimpeiros, latifundiários, posseiros promovendo a proliferação e contaminação de doenças (malária etc), o desmatamento, queimadas na floresta e ao longo da estrada, o assoreamento e contaminação do rio pelo mercúrio causado pelos garimpeiros, ingresso de bebidas alcoólicas, outras substâncias tóxicas e invasão de pessoas estranhas (marginais), a cooptação e aliciamento de indígenas (conflitos internos, desintegração social e grilagem da terra ao longo da estrada e b) Promoção do Êxodo indígena para as proximidades da estrada em função dos atrativos oferecidos por ela através do enfraquecimento e vulnerabilidade da ordem sociocultural, ocorrência de acidentes na estrada, aumento da incidência de alcoolismo, prostituição, mendicância, despovoamento da T.I." (p.189)

Análise: item atendido, eis que se entende o presente item como parte inicial de levantamento dos impactos cuja caracterização, conforme a matriz, é realizada no item 8.3. do CI-EIA.

2.7.2. Percepção dos indígenas sobre o empreendimento.

399. O subitem 8.2 do CI-EIA traz a percepção dos indígenas sobre o empreendimento.

400. O estudo mostra que a percepção dos indígenas sobre a recuperação da BR-319 encerra uma série de medos e receios quanto aos impactos decorrentes do empreendimento. O estudo apresenta vários relatos dos indígenas colhidos em campo. Esses relatos apontam preocupação com o aumento de invasões, disputa pela terra, disputa pelas áreas de uso (para caça, pesca, coleta), sobretudo das áreas de castanhais que, por não serem habitadas e por não se

encontrarem em área demarcada, ficam vulneráveis à apropriação por terceiros. Os indígenas deixam claro que as áreas necessárias à sua sobrevivência física e cultural estão fora dos limites demarcados como Terra Indígena. Assim, a pressão pela ocupação da região ao longo da BR-319 poderá recair sobre essas áreas necessárias aos indígenas para a obtenção de recursos naturais.

401. Destaca-se o seguinte relato: “No mapa essa aldeia aqui tem 2.400 (hectares), nem dá pra ver. É o mínimo não tem condições. Para quantidade de população que reside aqui, as áreas de uso estão todas fora, onde a gente tira castanha, cipó, palha, copaíba, a gente logo percebeu, como disse essa antropóloga, a gente viu várias vezes essa situação impacto vai ter muito. A gente só tem duas áreas demarcadas, mas a gente respeita toda área de outro ser humano. Eu nunca entrei na área do meu irmão.”(p.192)

402. De acordo com o estudo: “Seu Francisco Dato informa que já morou na beira da BR- 319 e que tem muita morte por conflito de terra entre os grandes fazendeiros (e jagunços) que intimidam os pequenos posseiros.” Como é possível observar, os indígenas expressaram temor sobre o aumento da violência e a estrada, quando foi aberta, já estimulou o êxodo para a sua margem.

403. Os indígenas expressaram também grande preocupação com a qualidade da água, chamando atenção para a proximidade das cabeceiras dos rios em relação ao traçado da estrada. Conforme o estudo: “Os Mura destacam a importância das cabeceiras para os peixes, afirmando que as cabeceiras estão próximas a BR-319.” (p.193)

404. Sobre a proximidade das cabeceiras relativamente à rodovia, é necessário esclarecer qual seria exatamente essa proximidade. Existe risco de contaminação decorrente da obra de pavimentação? O CI-EIA diz: “**...as nascentes dos principais rios e igarapés formadores pela margem esquerda dos Lagos do Mergulhão, Baetas e Capanã, que banham as TIs Mura, encontram-se próximos da região da BR-319...**” (p.100, grifo nosso). Considerando essa afirmação, existe risco de comprometimento das nascentes, cabeceiras e das águas em geral, por uso de substâncias contaminantes na obra? Quais seriam os fatores que poderiam comprometer a qualidade da água conforme a preocupação expressa dos indígenas?

405. Foi apontado no CI-EIA que já existe uma percepção sobre a diminuição de algumas espécies de peixe relacionada à construção da UHE Santo Antônio. Os indígenas revelaram um receio sobre o efeito cumulativo dos impactos indiretos da recuperação da BR-319 sobre a oferta de peixes. Conforme o estudo: “Os Mura afirmam que colocam arrastadeira no rio Madeira para pegar os peixes grandes, mas que depois da Hidrelétrica (UHE Santo Antônio) diminuiu a quantidade dos grandes peixes, dizem que o obtido na pesca não paga nem a gasolina gasta na atividade.” (p.193).

406. Outro depoimento diz: “A BR 319 cruza o rio e vai afetar as pessoas e os peixes, os terrenos de castanha são lá dentro e corre muito problema. Os invasores já estão fazendo acampamentos na beira da estrada. Eles andam com arma pesada.” (p.193). Foi relatado ainda: “A BR-319 cruza o Traíra, tenho medo que tampem as nascentes e seque a água do lago. Quando asfaltar a correnteza é grande e vai trazer o lixo a poluição para o lago que a água é estagnada...”(p.194)

407. Diante deste depoimento, questiona-se se a BR-319 de fato atravessa algum rio de uso dos indígenas ou que nele possa causar interferência. Solicita-se esclarecimento sobre a qual rio e a qual estrada o depoimento destacado faz referência. Trata-se da BR-319, de alguma vicinal, algum ramal, alguma rodovia estadual?

408. Ainda sobre a oferta de espécies aquáticas com finalidade alimentar, os indígenas, de acordo com o CI-EIA, pontuaram a possível diminuição de tracajás em consequência do aumento do número de pessoas realizando a pesca e a caça na região. Conforme traz o estudo: “Muito impacto da pesca de tracajá com malhadeira no lago Acará. Lago Acará é mais próximo da BR, vai ter muito impacto por lá.” (p.193)

409. O CI-EIA relata a possibilidade de aumento do garimpo pela facilitação do acesso à região, sendo que a existência de áreas protegidas não é suficiente para impedir a continuidade dessa atividade, já que ocorrem ilegalmente nas margens das TIs: “segundo relatos obtidos as dragas no rio Madeira escavam bem na margem do rio na região da TI, provocando buracos no leito do rio e com isso ‘amolecendo’ o fundo e ocasionando o desbarrancamento das margens. Mesmo sendo proibido os garimpeiros exploram constantemente as margens das TIs.” (p.194)

410. O texto aponta também a perturbação pelo barulho advindo da estrada: “No ‘25’, lugar de castanha (de alguns da Terra Preta e do Bom-Que-Dói) se escuta o movimento da estrada” (p.194)

Análise: item parcialmente atendido. Requer os esclarecimentos das questões que foram levantadas quanto às proximidades das cabeceiras, nascentes etc, em relação à BR-319; à identificação da estrada que cruza o rio de uso dos indígenas; e aos riscos de contaminação.

2.7.3. Caracterização dos impactos.

411. O subitem 8.3 do CI-EIA apresenta os potenciais impactos socioambientais que podem ocorrer ao longo das diferentes fases do empreendimento. O estudo identifica e analisa os impactos segundo as fases de: planejamento, implantação e operação. Passa-se à análise dos impactos.

412. Impacto: "**Pressão psicológica sobre as lideranças desde a abertura do processo de licenciamento**"

413. O primeiro impacto apontado pelo estudo é a pressão psicológica sobre as lideranças, caracterizada por sucessivos assédios e diferentes formas de pressão dos vários grupos que começaram a acessar os indígenas em razão da BR-319, como pesquisadores, ONGS, órgãos governamentais, políticos locais dentre outros. De acordo com o CI-EIA: "Em todas estas ocasiões, a maioria dos homens e mulheres deixam de fazer suas atividades cotidianas (cuidar da roça, caçar, pescar etc.) para participar das atividades exigidas pelo processo de licenciamento da BR-319, sejam estas inseridas no rito ordinário do processo (Reunião com Funai e DNIT, acompanhamento da equipe técnica nas aldeias) ou que fazem parte do debate público que envolve a rodovia (Fóruns regionais, encontros do movimento indígena, reuniões com entes públicos, etc..)" (p. 197).

414. É proposto, no estudo, o Plano de Comunicação Social com vistas a: "a) informar a população dos municípios de Tapauá e Manicoré sobre o processo de licenciamento, suas etapas e passos e o papel da FUNAI e dos povos indígenas, visando mitigar as expectativas negativas da população daqueles municípios quanto a responsabilidade dos Mura no processo de licenciamento da BR-319. b) Manter os Mura informados sobre as etapas do processo de licenciamento por meio de um canal direto e participativo de acompanhamento de cada ação e atividade relacionada à obra. c) Auxiliar os indígenas das TIs Ariramba e Lago Capanã na interlocução com instituições competentes e intervenientes em relação ao processo de licenciamento em suas diversas etapas." (p. 197)

415. Além dos objetivos do programa, o estudo deve descrever as medidas que serão aplicadas para o atingimento desses objetivos. Note-se que a proposta não revela as medidas que serão adotadas.

416. Impacto: "**Especulação imobiliária em função da valorização das terras no entorno das TIs decorrente do empreendimento**"

417. O estudo aponta duas consequências desse impacto. A primeira seria: "Conflitos fundiários envolvendo indígenas e grileiros e/ou 'posseiros'". E a segunda consequência seria: "Risco de perda de direitos de uso, exploração e ocupação de territórios tradicionais ainda não regularizados".

418. De acordo com o CI-EIA, esse impacto poderá "fragilizar a relação atual entre as populações indígenas e os moradores vizinhos as TIs Mura, constituídas principalmente de ribeirinhos, pequenos produtores e extrativistas. Este potencial impacto em um cenário de governança fraca pode inclusive levar à perda de territórios de uso tradicional dos Mura localizados no alto e médio trechos dos igarapés Baetas e Capanã, principais cursos d'água que drenam para as TIs Mura em questão." (pp.197/198)

419. A relação de causa e consequência entre este impacto e a recuperação da BR-319 fica evidente ao longo de todo o CI-EIA. A facilitação de acesso pela abertura ou recuperação de estradas atrai população em busca de terras para ocupação. Sobre esta afirmação, destaca-se: "É um município isolado, Manicoré é o maior produtor do estado do Amazonas e todas as estradas são de barro. [...] Temos a comunidade Hevelândia, um ramal de ligação entre a BR e a sede do município com 80 quilômetros de extensão, porém atualmente somente está transitável da comunidade de Democracia até o Rio Amapá e da ponte desse rio até o entroncamento com a BR (Hevelândia). Nesse assentamento não existem residências, pessoas, justamente por não existir acesso pelo ramal (em função da ponte Rio Amapá) até a sede do município." (ENGESPRO/DNIT, 2014.118 *apud* CI-EIA. p.198)

420. Sobre o aumento da violência destaca-se do estudo: "Esse isolamento do município de Manicoré é colocado como um dos fatores que explicam um pouco a questão dos baixos índices de violência local, segundo percepção do prefeito em exercício na gestão do ano de 2014." (p.198) Diz ainda: "O município teria que se preparar em relação à migração." (p.198) Ou seja, o município de Manicoré não possui atualmente estrutura para receber a frente migratória, o que significa que também não está preparado para lidar com o aumento da violência decorrente.

421. O que o CI-EIA coloca sobre a valorização das terras no entorno das TIs, decorrente da recuperação da BR-319, é que a especulação imobiliária deverá intensificar os conflitos fundiários e disputas pela ocupação das áreas de uso dos indígenas, sobretudo as que não estão demarcadas como Terra Indígena.

422. O estudo propõe a aplicação de um "Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo IBAMA" que, de acordo com o CI-EIA, seria executado "no âmbito do CI-PBA e com a colaboração da

FUNAI e associações indígenas regionais indicadas pelas lideranças das TIs envolvidas neste processo de licenciamento" e que deve, ainda, "estar associado ao Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio previsto no EIA/RIMA [...]". O programa propõe: "realizar ações de monitoramento para verificar eventual presença de estradas vicinais, invasões, queimadas e demais ilícitos, com intuito de coibir e denunciá-los as autoridades competentes" (p.198)

423. Considerando que o impacto, aqui abordado, foi classificado como de duração permanente, a execução do programa proposto também seria permanente? As ações de monitoramento serão realizadas por quem? O que será feito com os dados do monitoramento? Existem ações previstas? É necessário descrever as medidas.

424. Conforme mencionado acima, o programa de vigilância pretende noticiar invasões, queimadas ilegais, abertura de vicinais e afins. Contudo, num cenário em que a ocupação pode ser incentivada pelo poder público local, associada à ideia de crescimento e desenvolvimento, de que forma este programa seria capaz de mitigar ou compensar os efeitos da intensificação dos conflitos fundiários e a perda das áreas de uso dos indígenas, que são supostamente consideradas pela sociedade mais ampla como áreas disponíveis?

425. O aumento da disputa pela terra pode ameaçar a reprodução física e cultural dos indígenas, em razão da provável redução da área de caça, do afugentamento de fauna, da redução/eliminação das áreas de coleta, dentre outros fatores. Tudo isso poderá contribuir, ainda mais, para a fragilização das relações dos indígenas com as comunidades extrativistas e ribeirinhas quando da escassez de áreas com disponibilidade de recursos naturais.

426. O programa proposto não parece ser capaz de mitigar os impactos narrados, tampouco constitui compensação. A medida para este impacto não deveria ser proposta no sentido de compensar a diminuição da oferta de recursos naturais necessários à segurança alimentar e reprodução cultural dos indígenas afetados em razão da ocupação das áreas que serão colonizadas pela frente de expansão que a BR-319 deverá atrair, minimizando-se, assim, os conflitos e disputas pelo uso da terra?

427. Impacto: **"Aumento do preconceito e discriminação em relação aos indígenas advindos de pessoas de fora em decorrência do aumento populacional de Manicoré e Humaitá induzido pelo empreendimento."**

428. De acordo com CI-EIA: "A potencial modificação da dinâmica de ocupação e a especulação imobiliária ao longo da BR-319 e nos centros urbanos de Manicoré e Humaitá, motivadas pela expectativa de um crescimento econômico regional e abertura de novas frentes de trabalho poderá elevar o risco de conflito entre os novos migrantes e os indígenas." (p.199)

429. Como aponta o estudo, com a migração de pessoas e ocupação da região ocasionada pelo acesso fornecido pela BR-319, a disputa pelo uso da terra pode intensificar os conflitos entre indígenas e não indígenas. Neste contexto de conflito pela ocupação, pode ocorrer o aumento do preconceito e da discriminação sobre os Mura. O modo de vida tradicional dos indígenas e a necessidade de áreas preservadas para obtenção dos recursos naturais são muitas vezes consideradas pela sociedade mais ampla como um entrave ao desenvolvimento e ao crescimento regional, eis que tais conceitos, historicamente, estão relacionados, na nossa sociedade, a uma forma de ocupação e uso da terra geralmente predatórios (modificação radical da paisagem, uso exaustivo dos recursos naturais, desflorestamento, poluição e produção de resíduos etc). Disso decorre a imagem de atraso associada ao indígena. Ocorre no inconsciente coletivo o sentimento de que os indígenas estariam atravancando o desenvolvimento e que seriam eles os responsáveis pelas limitações ao crescimento regional. O preconceito e a discriminação resultantes dessas crenças subsidiam a violência contra os indígenas.

430. Com relação a este impacto o CI-EIA propõe: "Programa de Comunicação Social e de Educação Ambiental previsto no EIA/RIMA e que deverá abarcar a população de Humaitá e Manicoré, com vista à sensibilização sobre a importância dos povos indígenas. E ainda auxiliar os indígenas das TIs Ariramba e Lago Capanã na interlocução com instituições competentes e intervenientes em relação ao processo de licenciamento em suas diversas etapas" (p.199). E propõe também: "Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda do CI-PBA, visando fortalecer as relações econômicas e a cadeia produtiva local entre os indígenas e não indígenas." (p.199/200)

431. Quanto ao primeiro programa proposto, a primeira questão que se apresenta é: toda a população de Humaitá e de Manicoré será submetida à educação ambiental promovida pelo empreendedor? Como isso será possível? Como fazer a população desses dois municípios participarem de programas de educação ambiental? A população migrante também seria submetida ao programa educativo, uma vez que a avaliação de impacto levantada pelo estudo fala em "risco de conflito entre os novos migrantes e os indígenas"? Isto é possível? Tal medida é capaz de produzir resultados efetivos? É capaz de provocar uma mudança de mentalidade e de comportamento?

432. De fato é importante a realização de projetos de educação com vistas a promover o despertar da

consciência da população para a diversidade cultural, a pluralidade das formas de vida e de produção (extrativistas, ribeirinhas, indígenas, não indígenas, rural etc) e para as questões ambientais. Contudo, é necessário esclarecer de que forma será possível a concretização desse programa e a sua eficácia na mitigação ou controle dos danos.

433. Quanto ao "Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda", trata-se de proposta importante para a mitigação de outros impactos identificados neste estudo. Porém, não fica claro de que forma esse programa serve para mitigar ou compensar especificamente o impacto apresentado neste item.

434. Impacto: **"Aumento da concorrência na oferta de produtos agroextrativistas."**

435. De acordo com o CI-EIA, trata-se de um impacto negativo, permanente e irreversível. Tem como consequência a perda de renda para os indígenas.

436. Conforme o estudo: "Este impacto decorre do aumento da exploração intensiva de produtos agroextrativistas, principalmente os oriundos do extrativismo vegetal, por parte de produtores situados em assentamentos e comunidades ao longo da rodovia e das TIs Mura. Em um cenário de aumento predatório dos recursos florestais o efeito de maior demanda poderá ainda levar a disputas e conflitos intra e interétnico na questão do direito à exploração de trechos da floresta e da anuência e consenso quanto da venda e arrendamentos de produtos madeireiros e não-madeireiros." (p. 200)

437. O estudo traz, ainda: "A maior demanda por produtos regionais com o aumento da população na região e a facilidade de seu transporte para grandes centros (Manaus, Porto Velho, Humaitá) induzidos pelo empreendimento poderá ainda estimular invasões para a extração do produtos citados em áreas que até o momento são de uso exclusivas dos Mura das TIs Ariramba e Lago Capanã" (p.200)

438. O CI-EIA apresenta como proposta para este impacto, o "Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda do CI-PBA, visando o fomento e o escoamento da produção já existente e o fortalecimento da cadeia produtiva dos produtos agroextrativistas explorados pelos Mura das Tis Ariramba e Lago Capanã." (p.200)

439. O estudo propõe o programa, porém, não descreve as medidas que serão aplicadas. Fala de forma superficial sobre fomento e escoamento da produção, mas, não esclarece qual cadeia produtiva será fortalecida, qual ou quais atividades produtivas serão fomentadas, de que forma isso será feito e como será o escoamento e a articulação com os compradores.

440. Impacto: **"Aumento na procura por produtos agroextrativistas induzido pelo aumento da população."**

441. Este impacto foi identificado no estudo como positivo por ter como consequência para os indígenas a possibilidade de geração de renda.

442. O Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda do CI-PBA foi apresentado novamente como forma de favorecer esse impacto.

443. Da mesma forma, aqui, o estudo não apresenta a descrição das medidas que serão aplicadas dentro do programa.

444. Note-se que o aumento na procura por produtos agroextrativistas pode significar, em um primeiro momento, um impacto positivo pela possibilidade de aumento da renda pela venda desses produtos. No entanto, esse aumento na demanda por produtos pode impactar negativamente os indígenas já que o atendimento a uma demanda crescente implica maior uso dos recursos. Os indígenas fazem uso dos recursos de seu território sem que isso provoque um desequilíbrio ambiental pela exaustão da matéria-prima. A demanda comercial aumentada pode vir a comprometer a sustentabilidade do uso dos recursos.

445. Assim sendo, torna-se necessária a adoção de medidas concretas para mitigar o impacto do aumento da demanda por produtos agroextrativistas de forma que o seu fornecimento em ritmo crescente não provoque a exaustão dos recursos.

446. Além disso, o aumento da procura por produtos agroextrativistas não poderia levar ao aliciamento de indígenas à prática de extrativismo ilegal, como por exemplo, aliciamento para extração e venda de madeira ou para arrendamentos? O possível aliciamento dos indígenas não seria um outro impacto?

447. Impacto: **"Intensificação da migração de jovens para a cidade com a expectativa de melhoria das condições de vida."**

448. De acordo com o CI-EIA, a intensificação da migração de jovens para a cidade traz como consequência para o modo de vida indígena, o risco de diminuição da população nas aldeias, a perda da identidade cultural e a

fragilização do território.

449. Conforme o estudo: "É fato notado pelos Mura que com a pavimentação da BR-319 é provável que o número de jovens que deixarão as aldeias nas TIs Mura aqui englobadas crescerá, para buscar renda financeira em empregos temporários ou permanentes possibilitada pelo crescimento dos municípios e a consequente maior circulação de dinheiro e aquecimento econômico regional, em especial Humaitá e Manicoré (maior circulação de dinheiro)" (p. 201). Segue apontando que: "Apesar do fator positivo inicial de uma possível melhora nas condições financeiras das famílias este impacto tem o caráter negativo por potencializar a desarticulação e desunião entre os Mura e ainda intensificar potenciais conflitos entre os Mura e a população regional." (p.201)

450. A evasão de jovens indígenas para a cidade reflete a busca por outras formas de sobrevivência para além do modo de vida tradicional. A alteração do meio com a diminuição da oferta de recursos naturais expulsa a população local, cuja sobrevivência está associada à íntima relação com o meio em que vive, de modo que tendem a se deslocar para as cidades.

451. Além da necessidade de encontrar novas formas de sobrevivência em razão da escassez de recursos, das disputas pelas reduzidas áreas naturais e dos conflitos resultantes dessa situação, a evasão de jovens indígenas também é estimulada pela influência cultural através da intensificação do contato. O aumento da ocupação induzido pela recuperação da BR-319 e a chegada das frentes migratórias, prognosticadas no CI-EIA, repercutem na alteração das dinâmicas sociais da região que, por sua vez, são capazes de influenciar culturalmente os indígenas, sobretudo os mais jovens.

452. Tais dinâmicas sociais podem ser alteradas pela intensificação das atividades de garimpo, eis que o estudo aponta que existem inúmeros pedidos de títulos de lavra mineral junto à AMN, para o entorno das TIs Ariramba e Lago Capanã. As atividades agropecuárias, que conforme evidenciado pelo CI-EIA, serão atraídas para a região pela facilidade de escoamento da produção pela BR-319, são também outro fator altamente relevante de alteração das dinâmicas sociais, impactando a cultura local que é essencialmente extrativista e ribeirinha.

453. A influência cultural do entorno associada à dificuldade de sobrevivência pela piora das condições do meio é capaz de provocar "a perda da identidade cultural" (p.201), mencionada pelo CI-EIA como consequência desse impacto para o modo de vida indígena. Diante da redução de áreas de coleta, de caça e de pesca ocasionada pela pressão do avanço da ocupação, resta aos indígenas a evasão para as cidades ou a sua incorporação nas atividades não tradicionais ofertadas pelo entorno.

454. Para este impacto negativo, o estudo propõe o "Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda", o "Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas buscando a capacitação e inserção dos jovens nas questões e tomadas de decisões relativas ao território e modos de vida Mura" e o "Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo IBAMA, instituindo ações para a manutenção da integridade territorial e dos estoques de recursos naturais explorados pelos Mura." (p. 202)

455. É necessário esclarecer de que forma e em que medida os programas propostos mitigam ou compensam o impacto apontado. As medidas de cada programa devem ser devidamente descritas para que se possa avaliar sobre a sua "aplicabilidade", conforme menciona o TRE. Considerando o prognóstico de perda da identidade cultural, também seria importante se pensar na aplicação de medidas de mitigação deste impacto.

456. Em se tratando de um impacto relativo à desagregação social dos indígenas, a pavimentação da rodovia com todos os seus efeitos de abertura de estradas paralelas e atração populacional não causaria o aumento da exposição indígena à prostituição, alcoolismo, drogas e violência? O estudo deve avaliar sobre a possível ocorrência desse impacto.

457. Impacto: **"Aumento de doenças tropicais (malária, dengue, chikungunya, leishmaniose) induzido pelo crescimento da população dos municípios de Manicoré."**

458. O CI-EIA apontou o prognóstico de "Aumento das taxas de moléstias tropicais entre os Mura" em decorrência do previsto aumento populacional. Segundo o estudo: "Este provável aumento populacional, reforçado pelos dados recentes do IBGE (ver Figura 20, Item 7.1), ao longo da BR-319 e no entorno das TIs Mura induzido pela expectativa de um desenvolvimento regional poderá contribuir para o aumento das taxas destas moléstias entre os Mura." (p.202)

459. O estudo propôs o "Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas, otimizando a articulação com os órgãos públicos para a melhoria da política pública de saúde e na defesa de seus direitos constitucionais." (p.202)

460. O aumento dos casos de doença entre os indígenas sobrecarregará o sistema de saúde especial indígena

e, ainda, há a distância entre a região habitada pelos indígenas e os centros urbanos onde se concentram os serviços de saúde mais amplos, mesmo com a possível diminuição do tempo de viagem promovido pela estrada. Sobre a incidência e contágio de doenças tropicais entre indígenas e ribeirinhos, o CI-EIA diz: "Este quadro já relevante tende a se agravar com o aumento da população de Manicoré, especialmente nas regiões mais distantes dos centros urbanos e dos serviços de saúde" (p.202)

461. O programa proposto não tem uma correspondência direta de ação mitigadora do impacto apresentado.
462. Impacto: "**Diminuição do tempo de deslocamento entre o território indígena e a capital do Estado (Manaus).**"
463. De acordo com o CI-EIA, trata-se de impacto positivo, pois, espera-se que a estrada facilite o "Acesso a instituições de poder público e ao movimento indígena, bem como a serviços de saúde." (p.203)
464. Para maximizar esse impacto, o estudo propõe o "Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas, otimizando a articulação e o diálogo com os órgãos públicos, instituições privadas e movimento indígena." (p.203)
465. O estudo traz como impacto positivo a redução do tempo de deslocamento entre as Terras Indígenas e a cidade de Manaus. O CI-EIA aponta que o acesso terrestre às TIs requer uma série de baldeações, iniciando pela via fluvial, pois não há acesso inteiramente terrestre. Portanto, é preciso descer o rio Madeira até a vila de Democracia, seguir pela rodovia AM-364 (BR-174) até o entroncamento com a BR-319, em Humaitá, de onde se partiria para Manaus por esta rodovia. Outra possibilidade é o percurso direto, pelo rio Madeira, das Terras Indígenas até Humaitá ou Manicoré, de onde se faria algum percurso terrestre até a BR-319, partindo-se daí para Manaus.
466. Questiona-se: é comum os indígenas Mura dessas TIs se deslocarem para Manaus? Qual o tipo de necessidade que costuma demandar esse deslocamento dos indígenas até Manaus? Os serviços de saúde que os indígenas buscariam em Manaus, segundo este diagnóstico de impacto, não é suprida pelo município de Humaitá ou de Manicoré? Considerando que os indígenas aqui tratados não possuem veículos terrestres para realizar o deslocamento pela BR-319, haverá linha de ônibus que proporcione este deslocamento dos indígenas? Os indígenas de fato se beneficiarão desta rodovia para seus deslocamentos?
467. O Programa proposto não apresenta nenhuma medida que demonstre a potencialização deste impacto na vida dos indígenas. Além disso, é necessário esclarecer se os indígenas efetivamente se beneficiarão da rodovia para seus deslocamentos.
468. Impacto: "**Comprometimento dos recursos hídricos e da qualidade das águas que drenam as TIs Mura em função de desmatamentos.**"
469. Este impacto foi prognosticado, pelo estudo, como negativo, tendo como consequência para os indígenas: "o aumento de doenças, impacto na alimentação tradicional, comprometimento da mobilidade no território, desequilíbrio na fauna aquática e diminuição de fonte de renda." (p. 203)
470. Conforme o CI-EIA: "Em um cenário de fraca governança a pavimentação do 'trecho do meio' da BR-319 poderá intensificar o desmatamento e abertura de novas áreas na região do entorno da rodovia, como preveem muitos dos estudos citados ao longo deste CI. Este potencial incremento dos índices de desmatamento e das novas áreas abertas poderão afetar e comprometer os principais rios e igarapés que drenam as TIs Ariramba e Lago Capanã..."(p. 203)
471. Cabe observar que ao longo do estudo, foi mencionada a proximidade das cabeceiras dos rios ao traçado da BR-319. Conforme o CI-EIA: "É importante destacar que as nascentes dos principais rios e igarapés formadores pela margem esquerda dos Lagos do Mergulhão, Baetas e Capanã, que banham as TIs Mura, encontram-se próximos da região da BR-319, uma vez que o traçado original da rodovia buscou justamente o alinhamento com o divisor de águas do interflúvio Purus-Madeira" (p.100).
472. Outro ponto importante que o estudo traz é o seguinte: "Cabe também ressaltar que as nascentes dos principais formadores da rede hídrica das TIs Mura encontram-se fora dos limites demarcados ou de outra área legalmente protegidas, exceção das cabeceiras dos afluentes da margem esquerda do Ig. Capanã, que nascem no interior da Resex do Lago do Capanã" (p.101)
473. Além disso, foi abordada a possibilidade de intensificação da pesca de peixes e de tracajás por não indígenas e o receio dos indígenas quanto à redução da oferta desses recursos. Também se falou sobre a provável poluição das águas pelo descarte de lixo oriundo do adensamento populacional previsto e das futuras atividades a serem realizadas na região após a sua ocupação.

474. Para este impacto o estudo propõe: "O empreendedor deverá elaborar e executar no âmbito do CI-PBA [...] um Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo IBAMA. Este programa deverá estar associado ao Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio previsto no EIA/RIMA, buscando a integração do conjunto das ações de fiscalização e monitoramento e o compartilhamento dos dados e informações resultantes e, ainda, a articulação com órgãos de fiscalização."(p. 203)

475. Além disso, diz o estudo: "O empreendedor deverá elaborar e executar no âmbito do CI-PBA e vinculado ao Programa de Educação Ambiental do EIA/RIMA um Programa de Educação Ambiental a ou linha de ação específica voltada para os povos indígenas visando a formação de agentes ambientais por meio de uma capacitação específica e diferenciada que possibilite e garanta: a) o acompanhamento indígena e o acesso às informações dos monitoramentos de qualidade da água, ictiofauna e demais ações ambientais incluídas no PBA da BR-319 que incidam diretamente ou no entorno das terras indígenas Mura; b) integrar os monitoramentos participativos no processo de avaliação dos impactos e medidas mitigatórias relativas a BR-319."(p. 203)

476. Por fim, diz que: "O Programa de Monitoramento da Qualidade da Água do EIA/RIMA deverá contemplar o monitoramento do rio Acará, Igarapé Capanã e Igarapé Trairi"(p. 203)

477. Sobre este impacto, chama atenção que as nascentes formadoras da rede hídrica que atende aos indígenas estejam localizadas fora de área demarcada como Terra Indígena. Tampouco constitui outra forma de área protegida.

478. É necessário, ainda, esclarecer, se a obra da BR-319 prevê a construção de pontes ou se será realizada por meio de soterramento dos corpos hídricos pelos quais passa o traçado e quais as implicações sobre a disponibilidade e qualidade da água para os indígenas e sobre a interferência na fauna aquática de uso dos indígenas.

479. O estudo não descreve as medidas do Programa de Controle e Vigilância Territorial. Cabe observar que monitoramento é medida de controle. Não se trata de medida de mitigação. Existe algum plano de ação relativo aos resultados do monitoramento? Quanto ao Programa de Educação Ambiental, a formação de agentes ambientais seria a medida aplicada? O Programa prevê outras medidas? Cabe descrevê-las conforme solicitado no TRE.

480. Impacto: "**Desmatamentos das matas ciliares dos igarapés que drenam as TIs Ariramba e Lago Capanã advindo da valorização das terras no entorno.**"

481. Conforme o CI-EIA, o desmatamento das matas ciliares dos igarapés que drenam as TIs repercute na vida dos indígenas, na perda de recursos florestais; desequilíbrio na ictiofauna e fauna aquática associada aos rios; diminuição das fontes de obtenção de proteína tradicional e assoreamento das margens dos rios.

482. O estudo aponta que: "A especulação e a pressão fundiária nas terras ao longo do traçado da B3-319 podem induzir o desmatamento, para limpeza e abertura de novos lotes e glebas, de áreas florestadas nas regiões das cabeceiras e formadores dos igarapés Baetas e Capanã, principais cursos d'água das TIs Mura em questão. Além de potencializarem a degradação da qualidade hídrica destas microbacias com decorrente impacto à qualidade das águas e a biota aquática, inclusive na região dos Lagos Baetas e do Capanã onde residem a população mura destas TIs, tal impacto poderá descaracterizar o ambiente florestal que constitui áreas de uso Mura nessa região com a existência de castanhais e áreas de caça e pesca." (p.204)

483. O CI-EIA propõe o Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo IBAMA associado ao Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio previsto no EIA/RIMA, "buscando a integração do conjunto das ações de fiscalização e monitoramento e o compartilhamento dos dados e informações resultantes e, ainda, a articulação com órgãos de fiscalização. O Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio previsto no EIA/RIMA, irá realizar ações de monitoramento para verificar eventual presença de estradas vicinais, invasões, queimadas e demais ilícitos, com intuito de coibir e denunciá-los as autoridades competentes." (p.204)

484. O estudo propõe, ainda, o seguinte: "O empreendedor deverá preparar e executar um Plano de Comunicação Social aprovado pela FUNAI no âmbito do CI-PBA, vinculado ao Programa de Comunicação Social previsto no EIA/RIMA, com vistas a auxiliar os indígenas das TIs Ariramba e Lago Capanã na interlocução com instituições competentes e intervenientes em relação ao processo de licenciamento em suas diversas etapas." (p.204)

485. Além disso, estabelece: "Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas, otimizando a articulação e o diálogo com os órgãos públicos, instituições privadas e movimento indígena." (p.204)

486. É necessário esclarecer quais serão as medidas adotadas no âmbito dos programas apresentados e de que forma elas atuarão na mitigação do impacto levantado.

487. Impacto: "**A exploração predatória e ilegal de produtos florestais (madeira e castanha) induzida**

pela valorização das terras no entorno das Tis"

488. De acordo com o CI-EIA, a exploração predatória e ilegal de produtos florestais traz como consequência para a vida dos indígenas o seguinte: "a) Perda de recursos florestais; b) Afugentamento da fauna terrestre-diminuição da caça; c) Risco de conflitos de indígenas e não indígenas pelo controle de áreas de uso tradicional Mura; d) Conflitos internos ocasionados por assédio de madeireiros; e) Diminuição de fonte de renda." (p. 205)

489. O prognóstico levantado pelo estudo respalda-se no fato de que "A facilidade e o barateamento (ver item 8.3.3.3) de escoamento de produtos madeireiros poderá induzir o aumento da demanda e da exploração ilegal de produtos florestais, madeireiros ou não, a partir da pressão e especulação fundiária e da abertura de novos lotes para pastagens ou ainda por meio da exploração seletiva ilegal de produtos madeireiros de alto valor comercial." (p. 205). Diz, ainda, o estudo: "Este impacto atinge as terras indígenas Mura uma vez que na região das microbacias do Igarapé Baetas e do Igarapé Capanã ao longo da BR-319 existem áreas florestais para exploração de castanha de uso exclusivas dos Mura das TIs Ariramba e Lago Capanã, conforme apontado e apresentado ao longo deste Componente Indígena." (p. 205/206)

490. Portanto, o estudo aponta que a BR-319 tornará acessível as áreas de floresta que estavam salvaguardadas pela falta de acesso, sobretudo os castanhais, e facilitará a saída de produtos madeireiros e não madeireiros extraídos ilegalmente.

491. É proposto o "Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo IBAMA [...] associado ao Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio", o "Programa de Comunicação Social e de Educação Ambiental previsto no EIA/RIMA" para sensibilizar sobre a importância dos territórios indígenas. Também propõe o "Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas, otimizando a articulação e o diálogo com os órgãos públicos, instituições privadas e movimento indígena" e o "Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda do PBAI, visando o fomento e o escoamento da produção já existente e o fortalecimento da cadeia produtiva." (p.206)

492. Impacto: **"Caça e pesca ilegais nas TIs Lago Capanã e Ariramba e nos Lagos do Capanã Grande e Baetas advindos do crescimento da população de Manicoré"**.

493. O CI-EIA aponta que a caça e a pesca ilegais afetarão os indígenas com: "a) Diminuição das fontes de obtenção de proteína tradicional causando dependência de fontes externa; b) Risco de conflitos de indígenas e não indígenas; c) Desequilíbrio na ictiofauna e fauna aquática associada; d) Afugentamento da fauna terrestre-diminuição da caça; d) Diminuição de fonte de renda." (p.207)

494. Destaca-se: "A pesca e caça ilegais no lago do Capanã já é um fato hoje. Com a pavimentação e o fluxo de migrantes esperado, é provável o crescimento deste tipo de invasão, especialmente nas áreas delimitadas para exploração dos recursos naturais e extrativismo, glebas Ariramba (TI Ariramba) e Guariba (TI Lago Capanã), distantes a cerca de 20 quilômetros da BR-319. Algumas cabeceiras dos igarapés Capanã e Baetas estão situadas na região da BR319, as vezes cruzando o traçado da rodovia, caso do Igarapé Trairi, e podem constituir vias de acesso aos castanhais dos muros." (p. 206). Coloca, ainda, o estudo: "Os potenciais conflitos e a pressão sobre os recursos pesqueiros e a caça podem ainda levar a uma diminuição da oferta de fontes de proteína tradicional causando dependência de fontes externas e produtos alimentícios industrializados (frango e pescado congelados)." (p.207)

495. É proposto pela equipe: "Programa de Controle e Vigilância Territorial antes da emissão da LO pelo IBAMA [...] associado ao Programa de Monitoramento da Faixa de Domínio", o "Programa de Comunicação Social e de Educação Ambiental previsto no EIA/RIMA" e o Programa de Educação Ambiental.

496. É colocado que: "O empreendedor deverá elaborar e executar no âmbito do CI-PBA e vinculado ao Programa de Educação Ambiental do EIA/RIMA um Programa de Educação Ambiental ou linha de ação específica voltada para os povos indígenas visando a formação de agentes ambientais por meio de uma capacitação específica e diferenciada que possibilite e garanta: a) o acompanhamento indígena e o acesso às informações dos monitoramentos de caça e pesca e demais ações ambientais incluídas no PBA da BR-319 que incidam diretamente ou no entorno das terras indígenas Mura; b) integrar os monitoramentos participativos no processo de avaliação dos impactos e medidas mitigatórias relativas a BR-319; c) qualificar a informação e a discussão sobre os conflitos socioambientais que envolvem as comunidades Mura da região e os moradores da Resex Lago do Capanã Grande em relação ao usufruto de recursos naturais; d)" (p. 207/208) A alternativa d não foi descrita. Fazer a correção.

497. Por fim, propõe: "Programa de Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas" e o "Programa de Atividades Produtivas e de Geração de Renda". (p.208)

498. Insiste-se que as medidas de mitigação ou compensação devem ter correspondência com o impacto apontado. O estudo indica, aqui, um impacto na segurança alimentar dos indígenas. É necessário apresentar as medidas capazes de mitigar ou compensar este impacto.

Análise: Item não atendido. O estudo deve apresentar, de forma clara, a descrição das medidas que deverão ser aplicadas para mitigar ou compensar os respectivos impactos, explicando a sua correspondência com o problema apresentado e a sua resolução.

2.8. Matriz de impacto e medidas/programas de mitigação e de controle.

499. De acordo com o CI-EIA: "A análise dos potenciais efeitos da restauração e pavimentação da rodovia BR-319 sobre as terras indígenas Mura Ariramba e Lago Capanã identificou 10 impactos de natureza negativa e 2 (dois) impactos de natureza positiva. Destaca-se que dos impactos negativos todos são indiretos às ações necessárias para a repavimentação e operação da referida rodovia." (p. 209)

500. A matriz expõe, na tabela 43, os impactos com as respectivas classificações e com as supostas medidas propostas. Para os impactos diagnosticados pelo estudo, foram apresentados: 01 plano de comunicação social e 4 programas (Controle e Vigilância Territorial, Atividades Produtivas e de Geração de Renda, Capacitação e Fortalecimento Institucional das Associações Indígenas e Programa de Educação Ambiental).

501. Destaca-se que a classificação de reversibilidade do impacto "Caça e pesca ilegais nas TIs Lago Capanã e Ariramba e nos Lagos do Capanã Grande e Baetas advindos do crescimento da população de Manicoré" difere da classificação exposta na página 207 do estudo. É necessário que se esclareça se o referido impacto é reversível ou irreversível.

502. De acordo com o Termo de Referência Específico da FUNAI: "Deve ser elaborada matriz com sistematização dos impactos, relacionando-os às medidas propostas. A matriz específica para o componente indígena deve contar com reavaliação quanto à magnitude das interferências a partir dos programas previstos". Diz também o TRE: "Deve indicar ainda diretrizes executivas gerais de ações/medidas, assinalando o caráter indenizatório, preventivo, mitigatório, de controle ou corretivo das mesmas" (item 10, alínea b).

503. A letra c do mesmo item do TRE preconiza o seguinte: "Devem ser indicadas ações e medidas cabíveis, contemplando: i. A mitigação e controle dos impactos socioambientais decorrentes do empreendimento, as quais deverão ser devidamente descritas com o objetivo de sustentar a sua aplicabilidade (a fim de que sejam mais bem detalhadas na próxima fase de licenciamento, qual seja, o desenvolvimento do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental - CI-PBA). [...]" (grifo nosso).

504. Primeiramente, é preciso observar que, embora a matriz apresente pelo menos um programa para cada impacto apontado, tais programas não identificam quais medidas serão adotadas para a mitigação ou a compensação do impacto. As medidas, conforme pede o TRE, devem ser devidamente descritas, ainda que o seu detalhamento seja aprofundado na próxima etapa do processo. No entanto, aqui, a descrição das medidas devem ser suficientes para se avaliar sobre a sua capacidade de aplicação. Saliente-se que o estudo não apresentou descrição das medidas, limitando-se a propor programas, de forma genérica.

505. Além disso, o estudo não apresenta a reavaliação relativa à magnitude das interferências dos impactos tendo em vista a aplicação das medidas propostas. Também não foi apresentada na matriz, as propriedades cumulativas e sinérgicas, estipuladas no TRE como um dos parâmetros de avaliação.

506. Cabe avaliar, também, se há impactos relacionados ao atropelamento de fauna utilizada pelos indígenas em sua alimentação ou cosmologia. Outrossim, deve ser avaliado se a BR-319 poderá estimular a captura e o tráfico de animais silvestres com eventual aliciamento dos indígenas. Também não se falou na possível tentativa de aliciamento dos indígenas para outras atividades ilegais, tais como o arrendamento de terras ou a venda de madeira.

Análise: item não atendido. A matriz de impacto deve ser refeita, de acordo com o exposto.

V - ANÁLISE DE VIABILIDADE

507. Segundo o CI-EIA: "[...] entendemos que a complexidade e os fatores que envolvem a pavimentação de rodovias na Amazônia devem merecer atenção especial por parte do poder público quanto aos potenciais impactos que

possam atingir as populações indígenas" (p. 213).

508. Coloca, ainda, o estudo: "Insiste-se aqui que a eficácia das medidas mitigadoras e programas propostos está diretamente relacionada ao projeto de fortalecimento do ordenamento territorial e de um modelo de governança forte nos municípios diretamente atingidos pela BR-319, que inclua a garantia e o fortalecimento das áreas legalmente protegidas existentes ao longo da rodovia, sejam elas unidades de conservação ou terras indígenas, considerando ainda os demais empreendimentos de infraestrutura planejados para a região (Mapa 12 -Empreendimentos Regionais e Sinergia)" (p.213). Cabe aqui observar que esses demais empreendimentos de infraestrutura planejados para a região devem ser explicitados, e avaliados os seus impactos em sinergia e cumulatividade com a BR-319, conforme já sinalizado no item *Desenvolvimento regional e sinergia*.

509. De acordo com o CI-EIA: "a implantação de um modelo de forte governança ambiental é fundamental para a Amazônia" (p.213). Ressalta, também, que: "É fundamental que estes instrumentos [de gestão territorial] sejam mais eficientes para que a +BR-319, em sua fase de operação, não integre o arco do desmatamento e carregue consigo o efeito de arrasto já visto em outras rodovias inseridas na Amazônia Legal (e.g. BR-230, BR-163 e BR-158)." (p.214). O estudo, portanto, aponta que a eficiência dos instrumentos de gestão territorial é condição de viabilidade.

510. Destaca-se: "Por fim deve-se alertar que se o novo EIA em elaboração até a presente data (Julho/2020) – e, portanto, sem acesso integral a equipe de consultores deste CI – apontar novos dados que possam ter consequências socioambientais para as Terras Indígenas [...] e seus habitantes, o presente Relatório poderá ser complementado e revisto na fase posterior do CI-PBA, no que concerne aos impactos ambientais e as medidas mitigadoras e programas ambientais associados, cabendo, a partir da análise da equipe técnica, além da revisão dos programas e medidas indicados neste CI, a proposição de novos programas ambientais e/ou medidas mitigadoras a serem discutidas e elaboradas em conjunto com as comunidades indígenas e com participação e aprovação da FUNAI." (p.214)

511. Em relação às comunidades Mura do Lago Capanã Grande, o CI-EIA recomenda que a Funai proceda à regularização fundiária. Assim, diz o estudo: "Recomenda-se ainda que a FUNAI, ao longo das fases subsequentes do processo de licenciamento do empreendimento, proceda ao reconhecimento legal e formal das terras tradicionais de ocupação e uso das comunidades Mura do lago do Capanã Grande de forma a aprimorar e melhorar o ordenamento territorial necessário - e enfatizado nos dois Estudos dos Impactos Ambientais aqui considerados" (p. 214)

512. Portanto, de acordo com o Estudo do Componente Indígena apresentado, a viabilidade do empreendimento em questão depende do "fortalecimento do ordenamento territorial e de um modelo de governança forte nos municípios diretamente atingidos pela BR-319" (p.213). Neste sentido, é necessário saber como é o atual modelo de governança dos municípios diretamente atendidos pela BR-319. Quais são exatamente os municípios que precisam ter uma governança forte capaz de suportar os efeitos da BR-319? O que seria, no aspecto prático/concreto um modelo de governança forte? Esses municípios atendem atualmente a esses aspectos necessários para viabilizar o empreendimento? Se a governança forte é pressuposto para a viabilidade, atualmente o empreendimento é viável? Tais questões devem ser esclarecidas.

513. A viabilidade de um empreendimento deve, em primeiro lugar, estar fundamentada em elementos concretos relacionados à capacidade de mitigação e compensação dos impactos previstos. Se um empreendimento causa determinado impacto, é apresentada medida correspondente capaz de mitigar aquele impacto ou, na sua impossibilidade, compensá-lo. É a possibilidade real de mitigação ou compensação dos impactos que torna o projeto viável ou não.

514. Este estudo, conforme comentado anteriormente, não apresentou medidas concretas para que pudesse ser avaliada a possibilidade mitigatória dos problemas previstos. Assim, não é possível saber, sob o ponto de vista do componente indígena, sobre a viabilidade, de fato, do empreendimento.

515. Vincular a viabilidade da reconstrução da BR-319 a uma governança forte, em vez de a elementos concretos demonstrados nos resultados da revisão de magnitude da matriz de impacto, pode significar atrelar a viabilidade do empreendimento às mudanças de orientação próprias da política. Portanto, se adotarmos isoladamente esse parâmetro de viabilidade, se estivermos diante do cenário de uma política de governo comprometida com as agendas do meio ambiente e do desenvolvimento de forma realmente sustentável, neste caso o projeto seria viável. Porém, no momento em que estivéssemos num cenário de não adesão às pautas ambientais e de direitos indígenas pelo governo, o projeto seria considerado inviável.

516. Devemos considerar que, de acordo com a matriz apresentada pelo Relatório Mura, dentre os 12 impactos levantados, apenas 3 são temporários. Logo, 9 são impactos de duração permanente. O relatório Parintintin

identifica 19 impactos, dos quais 14 são permanentes. Já o relatório Apurinã, embora aponte 3 impactos, as terras indígenas poderão estar sujeitas aos impactos permanentes da AM-366, planejada em função da BR-319. Portanto, a viabilidade da BR-319 não pode estar condicionada às oscilações do momento político que poderá proporcionar ou não a governança necessária para a execução do projeto.

517. No relatório Apurinã é destacado que:

Os efeitos das obras de repavimentação/melhorias do trecho aqui considerado da BR-319 sobre as terras indígenas Apurinã do Igarapé São João e Apurinã do Igarapé Tauamirim são em sua totalidade indiretos e decorrentes, em sua maioria, das ações e atividades atreladas ao dinamismo econômico impulsionado e provocado pela implantação de obras rodoviárias na região amazônica. O caráter indireto destes efeitos, entretanto, não pressupõe que estes sejam de magnitudes inferiores ou irrelevantes em suas qualificações, muito menos exime seus proponentes de responsabilidades sobre seus impactos decorrentes, sejam estes negativos ou positivos. No caso específico das TIs Apurinã aqui tratadas o principal impacto e ameaça vinculado à BR 319 é a construção e extensão do ramal da Rodovia Estadual AM-366” (p. 125, grifo nosso).

518. Diante dessa questão, é necessário fazer algumas considerações. O estudo demonstrou que o empreendimento se encontra na região do chamado arco do desmatamento, que é a atual fronteira de expansão agrícola na Amazônia. Apontou que a BR-319 não se destina, a princípio, a atender a população da região afetada, haja visto que a socioeconomia local é articulada em torno dos rios. Demonstrou que a rodovia se destina muito mais a facilitar o escoamento da soja produzida no centro-oeste aos portos graneleiros para exportação e para o transporte da produção agropecuária de outras regiões. Revelou que a BR-319 estimulará a colonização do sul do Amazonas, a exemplo do fluxo migratório que vinha ocorrendo em Rondônia, propiciado pela BR-364 (Cuiabá/MT-Porto Velho/RO), iniciando um processo a que chamou de “rondonização” do sul da Amazônia.

519. Em que pese o Plano Amazônia Sustentável (PAS), o qual objetiva conferir diretrizes de sustentabilidade ao projeto de desenvolvimento da Amazônia, os dados do estudo demonstram que a rodovia BR-319 atende ao mesmo modelo de desenvolvimento da época de sua criação. Isto fica demonstrado também pelos impactos associados à BR-319, conforme prognosticados pelo CI-EIA: especulação imobiliária, disputas fundiárias, aumento populacional decorrente de frentes migratórias, comprometimento de recursos hídricos em razão de desmatamentos, destruição de matas ciliares, exploração predatória e ilegal de produtos florestais etc.

520. Como programa de compensação ambiental para a retomada do processo de implantação da BR-319, de acordo com o estudo, foi criado um mosaico de unidades de conservação federais e estaduais no interflúvio Purus-Madeira. O DNIT, segundo o CI-EIA, firmou acordo com o Exército Brasileiro para demarcação e sinalização de 27 unidades de conservação no Amazonas e em Rondônia, na área de influência da BR-319, além de termo de cooperação com o ICMBio. Contudo, o estudo sinalizou sobre a possibilidade de “eventual mudança de entendimento dos objetivos e funções das unidades de conservação (UCs) advindos de novas diretrizes do poder público para a questão ambiental, dentre as quais já discutidas abertamente por setores do governo federal, como a permissão de exploração econômica em unidades de proteção integral e terras indígenas e a diminuição e alteração de limites e até mesmo a revisão e possível extinção de UCs” (p.143).

521. Cabe ressaltar que o mapa 12, apresentado no estudo Mura, demonstra a existência de lavras garimpeiras e de requerimentos minerários no interior de diversas Unidades de Conservação. É o caso da APA dos Campos de Manicoré, FLONA do Aripuanã, FLONA do Jatuarana, Parna do Acari, RDS do Juma, RDS Aripuanã, Parque Estadual Sucunduri, Floresta Estadual Sucunduri, dentre outras. Isto demonstra a fragilidade da medida de estabelecimento de áreas protegidas para conter o avanço de ocupações prejudiciais e de ilícitos.

522. Uma vez que a viabilidade do empreendimento e a efetividade dos programas para compensação e mitigação de impactos propostos no CI-EIA dependem do fortalecimento do ordenamento territorial e de uma governança forte nos municípios diretamente afetados pela BR-319, considerando-se que as unidades de conservação foram instituídas como medida para contribuir para a preservação das condições ambientais da Amazônia na área de influência da rodovia, e considerando a recomendação do estudo acerca da necessidade de regularização fundiária das áreas de ocupação tradicional das comunidades Mura, por parte da Funai, com base nos estudos apresentados, temos que a concretização do empreendimento, sob a perspectiva socioambiental do componente indígena, se comprovada a viabilidade, deve demandar uma pactuação entre as diversas esferas do poder público.

Análise: Item não atendido. A viabilidade não restou comprovada porque não foram propostas de forma adequada medidas mitigatórias e/ou compensatórias para os impactos identificados de maneira que possa ser avaliada a reversão da magnitude desses impactos. Além disso, o estudo não apresenta as medidas de governança essenciais para proteção das Terras Indígenas e, tampouco, aponta o efeito da não aplicação de tais medidas sobre a viabilidade do empreendimento.

VI - CONTESTAÇÕES DO EMPREENDEDOR

523. Conforme previsto no item 4 do Termo de Referência Específico emitido pela Funai é facultado ao empreendedor o envio de considerações acerca das peças técnicas no ato do protocolo do estudo, respeitando, assim, o conteúdo dos relatórios elaborados pelos profissionais contratados.

524. Desse modo, foi encaminhado à Funai, junto aos CI-EIA da BR-319, o Ofício nº 85399/2020/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, datado de 20 de julho de 2020, no qual o DNIT apresenta três divergências quanto ao conteúdo dos estudos protocolados. É apresentada divergência quanto à inclusão da TI Ipixuna no estudo da etnia Parintintin, quanto à inclusão de seis comunidades, Montes Claros, Bom que dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande e Guariba, no estudo da etnia Mura e, por fim, o DNIT aponta que discorda de algumas medidas e programas propostos para equacionar determinados impactos indiretos, por acreditar que tais medidas extrapolam as atribuições específicas desse Departamento.

525. Nesse momento, faremos considerações acerca de cada divergência apresentada.

Divergência 1 - ECI Etnia 1 - Parintintin

526. Inicialmente, o Termo de Referência encaminhado pela Funai, em dezembro de 2015, abarcava as TIs Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João, Ipixuna, Ariramba, Nove de Janeiro, Lago Capanã. No entanto, por meio do Ofício nº 42/2016/DPDS/FUNAI-MJ, de janeiro de 2016, esta Fundação apontou haver erro material no TRE com a inclusão da TI Ipixuna, por se localizar a mais de 50 km do empreendimento, portanto, fora dos limites das Portaria Interministerial nº 419/2011 e nº 60/2015.

527. Apesar disso, o estudo da etnia Parintintin contemplou a TI Ipixuna quando o tópico “abrangeu o território Parintintin como um todo, principalmente no tratamento das questões ambientais e no etnomapeamento”. Foi informado que, para a TI Ipixuna, não foi realizada pesquisa em campo, foram utilizados dados secundários e realizadas entrevistas com pontos focais indígenas da aldeia Canavial.

528. O CI-EIA argumenta que “a TI Ipixuna é parte integrante da TI Nove de Janeiro e vice-versa. Trata-se de um mesmo povo que habitam uma mesma área – porém denominadas diferentemente porque a FUNAI à época da identificação descontinuou administrativamente um território único e habitado por um único povo indígena, os Parintintin.”

529. Diz ainda que, “[...] não obstante a divisão efetuada pela Funai entre duas unidades administrativas – TI Nove de Janeiro e TI Ipixuna – o fato central é que se trata de um único território, tanto ambientalmente como sociologicamente, sem diferença físico-biótica alguma entre as duas TIs e com relações socioculturais intermitentes e intensas entre os seus moradores: o que afeta uma TI e seus moradores afetam igualmente e na mesma medida a outra. Os dados levantados confirmam que se trata de uma situação excepcional face a especificidades da territorialidade Parintintin, a ensejar a inclusão da TI Ipixuna no âmbito do CI-EIA.”

530. O relatório aponta, ainda, que a TI Ipixuna em seu limite sul compreende parte do território tradicional dos Parintintin da TI Nove de Janeiro e tem a sua única aldeia, Canavial, habitada por parentes diretos dos Parintintin da Nove de Janeiro.

531. Ao longo de todo o estudo, foram apresentados dados para a TI Nove de Janeiro e para a TI Ipixuna. Foi feita a caracterização socioambiental e foram identificados os impactos ambientais e socioculturais sobre as duas TIs. Cabe frisar que o relatório indica que os impactos diagnosticados afetarão os Parintintin como um todo, seja com o aumento do preconceito e da discriminação sofrida pelos indígenas nas cidades, o aumento da pressão por extração predatória ilegal de produtos florestais disponíveis nas TIs, seja pelo aumento da pressão nos sistemas de saúde e de educação dos municípios de referência para os indígenas. Ressalta-se, ainda, que o próprio CI-EIA ao propor programas, para mitigar, compensar ou controlar os impactos identificados na matriz, indica a participação da aldeia Canavial de forma complementar, ainda que não aponte detalhadamente como se dará tal participação.

532. Portanto, considerando os argumentos expostos pela equipe técnica ao incluir a TI Ipixuna no estudo, considerando se tratar de um só povo habitando terras contínuas, cujo processo de demarcação se deu em momentos distintos, e, especificamente, considerando que foram apontados impactos para a TI Ipixuna e que os impactos da pavimentação e reconstrução da BR-319 serão sentidos pelo povo Parintintin indistintamente, entende-se que os elementos trazidos no estudo acerca dessa terra indígena não devem ser simplesmente desconsiderados.

533. Aponta-se, ainda, que apesar da TI Ipixuna ter sido retirada do TRE por se encontrar fora dos limites da portaria, duas outras terras indígenas se mantiveram no TRE mesmo estando a mais de 40 km da rodovia, como já

mencionado ao longo dessa informação técnica.

534. Por fim, tendo em vista a peculiaridade desse empreendimento e a extensão dos impactos que serão gerados, entende-se que a TI Ipixuna deveria ser também considerada para efeitos deste licenciamento ambiental.

Divergência 2 - ECI Etnia 2 - Mura

535. A segunda divergência versa sobre a etnia Mura. O DNIT contesta a inclusão no CI-EIA das comunidades “Montes Claros, Bom que dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande e Guariba”. Segundo o empreendedor, o estudo deveria se ater às Terras Indígenas Ariramba e Lago Capanã, conforme o TRE emitido pela Funai. Pede, portanto, a desconsideração dessas comunidades no presente licenciamento.

536. O objetivo do CI-EIA é identificar os possíveis impactos socioambientais e culturais capazes de afetar terras e povos indígenas decorrentes da atividade ou empreendimento objeto do licenciamento. É o que preconiza a Instrução Normativa nº 02/2015 da Funai. Ademais, o licenciamento ambiental se destina a realizar, no caso concreto, a Política Nacional do Meio Ambiente, atendendo aos princípios da prevenção e da precaução.

537. Fosse o licenciamento, mero procedimento administrativo, destituído do seu sentido de cautela, poderíamos considerar apenas as terras indígenas estipuladas no TRE. Contudo, não é possível ignorar que o CI-EIA revelou a existência de 545 indígenas da etnia Mura distribuídos em 8 aldeias fora da área demarcada como terra indígena. Retificando a informação que consta do ofício, trata-se das aldeias Montes Claros, Bom-que-Dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande, Guariba 2 e Igapó Velho.

538. Vejamos algumas considerações. No que tange à metodologia utilizada no CI-EIA, para levantamento dos dados antropológicos, constata-se que foram empregados métodos próprios das ciências sociais, portanto adequados para garantir a verossimilhança dos dados apresentados.

539. O estudo faz o levantamento detalhado das redes de parentesco e da sociopolítica dos Mura das TIs Ariramba e Lago Capanã, e das aldeias do Lago Capanã Grande, não deixando dúvidas quanto à continuidade territorial Mura no Lago Capanã Grande.

540. Destacamos, a seguir, trechos importantes do estudo que tratam da continuidade territorial pelas relações sociopolíticas e de parentesco:

As habitações, em geral, formam conjuntos segmentares que delinham unidades familiares em torno de um núcleo formado pelas mulheres mais velhas da aldeia. O grau de proximidade e troca entre os moradores e as aldeias Mura é determinado por afinidades baseadas no parentesco e na vida política. Os arranjos políticos envolvem na maioria das vezes acordos no aproveitamento dos recursos naturais de área mantida sob a influência das lideranças das aldeias principais. Ao contrário do aparente isolamento em que vivem, os Mura estão envolvidos em amplas redes de relações multilocais que extrapolam os limites da aldeia e da Terra Indígena [...] Nem sempre o reconhecimento jurídico/administrativo de uma TI contempla, per si, a totalidade desta rede de relações sociais extensivas a várias comunidades, como é o caso dos Mura da TI Lago Capanã e TI Ariramba e a totalidade das áreas de usufruto e exploração de recursos naturais. **Mas é a garantia deste fluxo que permite que esta rede de relações se perpetue, e se garanta a “reprodução física e cultural” deste povo indígena em questão, como proposto na Constituição Brasileira.** (pp. 78/79, grifo nosso)

541. De acordo com o CI-EIA, foram os próprios indígenas das TIs Ariramba e Lago Capanã que apontaram os indígenas do Lago Capanã Grande como seus parentes, indicando a necessidade de se fazer o levantamento dos dados naquela região, a qual entendem como continuidade do seu território. Prova disso é que, de acordo com o estudo, os Mura falam que aguardam a continuidade da demarcação, isto é, entendem que a demarcação foi iniciada mas não se concluiu por não incluir áreas importantes para eles. Destacamos:

Os Mura apontaram outras [comunidades fora da TI] e que foram visitadas pontualmente pela antropóloga desta equipe técnica: Bom-Que-Dói, São Carlos, Traíra, Guariba 2, Igarapé Grande, Montes Claros e Igapó Velho [...] Seus habitantes estão ligados por laços de consanguinidade e afinidade e pelo pertencimento de uma história de ocupação e compartilhamento de um mesmo espaço geográfico, demonstrado pelas genealogias e pela memória oral. Estas comunidades têm também laços de consanguinidade muito próximos com os Mura da TI Ariramba, situado no lago Baetas/Acará. (p. 79)

As oito comunidades Mura do lago do Capanã Grande são unidas por relações de parentesco e compadrio. São memórias que percorrem um tempo anterior a de seus avós e que se referem a ocupação de uma parte do imenso território ancestral deste povo, o lago do Capanã. (p. 80)

542. Cabe observar que, de acordo com o estudo, a própria Secretaria de Saúde Indígena (Sesai) reconhece os indígenas do Lago Capanã Grande e os inclui no seu atendimento.

543. Chamamos atenção ao fato de que a demarcação das terras indígenas Mura desta região foi realizada tendo por base a delimitação de lotes pelo antigo Serviço de Proteção ao Índio (SPI) nos anos de 1920. Posteriormente

houve um GT da Funai que passou a considerar algumas áreas do Lago Capanã.

544. O estudo aponta, ainda, outro fato importante a se considerar:

A abertura da BR-319 na década de 1970 modificou a estrutura fundiária da região e os Mura pressionados por uma ocupação que não fazia parte de suas redes multilocais e sem o apoio e reconhecimento por parte do “governo”, muitos passaram a negar sua identidade Mura e se dispersaram buscando abrigo em outras comunidades. Hoje este local, situado no lago Acará, apesar de não incluído na área demarcada, é considerado como área de caça e pesca e de posse dos Mura da TI Ariramba. (p. 80)

545. Portanto, a própria BR-319, quando de sua abertura, interferiu na mobilidade dos Mura, provocando o seu deslocamento. O empreendimento não pode agora, diante dos inúmeros impactos elencados no CI-EIA, deixar de considerar tais comunidades, eis que em tempos passados foi fator de desagregação social e expulsão desses mesmos indígenas aos quais pretende atualmente negar a execução das medidas de mitigação e compensação de impacto.

546. Além do mais, fere a razão o grupo indígena de uma aldeia receber as medidas compensatórias e o grupo indígena da aldeia do lado não receber a aplicação das medidas, enquanto tem de suportar o ônus do empreendimento.

547. Diante do exposto, considerando a finalidade última de proteger os povos indígenas, entendemos que as comunidades do Lago Capanã Grande devem ser mantidas no licenciamento e sobre elas deve recair a execução das medidas do CI-PBA.

Divergência 3 - Geral

548. Com relação à terceira e última divergência, o DNIT informa a sua discordância sobre alguns programas e medidas propostos na matriz de impacto e informa que apresentará considerações detalhadas em momento oportuno.

549. Conforme tratado na análise de viabilidade, o estudo não cumpre o TRE quanto à descrição das medidas de mitigação e controle capazes de sustentar a sua aplicabilidade, para que possam ser detalhadas na etapa seguinte do licenciamento. Além disso, o empreendedor não aponta sobre quais impactos e programas discorda, limitando-se a informar que pretende apresentar manifestação futuramente. Portanto, a Funai poderá se manifestar sobre a terceira divergência no momento em que for delimitado o seu objeto.

VII - CONSIDERAÇÕES FINAIS

550. A Instrução Normativa nº 02/2015 estabelece procedimentos administrativos a serem observados pela Funai quando instada a se manifestar nos processos de licenciamento ambiental federal, estadual e municipal, em razão da existência de impactos socioambientais e culturais aos povos e terras indígenas, decorrentes da atividade ou empreendimento objeto do licenciamento.

551. Nos termos da referida instrução, os CI-EIA da reconstrução e pavimentação da rodovia federal BR-319, referente ao trecho do meio (km 250,0 ao km 655,7), o qual afeta as Terras Indígenas das etnias Parintintin, Apurinã e Mura, foram analisados a partir da verificação do cumprimento do Termo de Referência Específico emitido por esta Fundação, da avaliação das matrizes de impactos socioambientais, sob a ótica do componente indígena, e da relação de causa e efeito entre os impactos apontados nos estudos e as medidas propostas para a sua mitigação e controle ambiental.

552. Constatou-se que os estudos não se encontram aptos para serem apresentados às comunidades indígenas envolvidas, pois, apesar de contemplarem todos os pontos solicitados no Termo de Referência Específico, são necessárias complementações, ajustes e revisões em diversos itens dos relatórios.

553. Especificamente em relação ao item X *Matriz de impacto e Medidas/Programas de Mitigação e Controle* do TRE, aponta-se que as informações apresentadas nos CI-EIA não atendem ao solicitado. Como já mencionado, não foram indicadas as diretrizes executivas gerais das ações/medidas propostas para cada um dos impactos identificados nos estudos. Inclusive, para muitos dos impactos diagnosticados não foram propostas quaisquer medidas, sendo apenas citados programas. Considerando que a maior parte dos impactos da reconstrução e pavimentação da rodovia possui, sob a ótica do componente indígena, significativa magnitude, natureza negativa e duração permanente, não há como avaliar a viabilidade do empreendimento sem que medidas de mitigação, compensação e controle sejam propostas de forma clara e objetiva, atestando a sua aplicabilidade.

554. Além disso, as matrizes de impacto não apresentam a descrição das medidas indicando o seu caráter preventivo, mitigador, corretivo ou compensatório, de forma que, tal como foram apresentadas, não é possível avaliar a eficácia dos mecanismos de prevenção e precaução dos danos socioambientais. Tampouco, apresentam o grau de reversibilidade dos impactos a partir da aplicação de medidas correspondentes.

555. Os estudos apresentados deixaram algumas questões em aberto cujo esclarecimento se faz necessário para que se possa chegar a uma conclusão definitiva quanto à viabilidade do empreendimento sob o aspecto do componente indígena. É necessário, por exemplo, esclarecer se a obra da BR-319 prevê a construção de pontes ou se será realizada por meio de soterramento dos corpos hídricos, pelos quais passa o traçado, quais as implicações sobre a disponibilidade e qualidade da água para os indígenas, e sobre a interferência na fauna aquática de uso dos indígenas. Os estudos apontam a proximidade do traçado da rodovia às cabeceiras e nascentes dos rios, identificando como impacto o comprometimento dos recursos hídricos e da qualidade das águas em função de desmatamentos. Logo, se faz necessário o esclarecimento acerca de eventual soterramento e lançamento de contaminantes, sem prejuízo das questões levantadas no item 2.7.3 da análise Mura.

556. Outro esclarecimento que precisa ser feito pelos CI-EIA se refere à discussão de alguns impactos de acordo com os questionamentos levantados nos itens próprios da análise de impacto dos relatórios Parintintin e Mura.

557. Também não foi realizado pelos CI-EIA a avaliação dos impactos cumulativos das rodovias, estradas, ramais e vicinais, planejados ou em operação, associados à BR-319. Ressalte-se que esta análise é de extrema importância, considerando que os estudos apontam que após o aval para a pavimentação da BR-319, diversas estradas deverão ser implementadas ou retomadas. Chama especial atenção a influência da AM-366 sobre as terras indígenas Apurinã, Mura e Parintintin, e da BR-230 (Transamazônica) sobre o povo Parintintin. O estudo deixa claro que o traçado da rodovia AM-366, planejada em função da BR-319, pode vir a atravessar terras indígenas e áreas de uso tradicional, e que há forte pressão local para a sua retomada após o asfaltamento da BR-319.

558. O relatório Apurinã demonstra a possibilidade de aumento das taxas de desmatamento induzidas pela pavimentação da BR-319 a partir das rodovias secundárias estaduais: AM-254, que parte da BR-319 até a cidade de Autazes; AM-354, que se inicia próximo a Careiro Castanho e termina em Manaquiri; AM-364 que interliga a BR-319 ao rio Madeira, nas vizinhanças de Manicoré e que se encontra parcialmente abandonada; AM-360, que deveria interligar a BR-319 até a cidade de Novo Aripuanã e que tem acesso rodoviário com a BR-230, através da AM-174.

559. Já o relatório Parintintin destaca que 69 quilômetros lineares da terra indígena desta etnia faz limite com os lotes da BR-230, com largura de pouco mais de dois quilômetros (distância da rodovia aos limites da TI), considerados potencialmente sujeitos aos efeitos da colonização e dos processos derivados da BR-319.

560. Os três CI-EIA apresentados, bem como muitos outros estudos[1], revelam fartamente a tendência de crescimento de áreas desflorestadas que acompanham as estradas com a abertura de ramais a partir da estrada principal, consolidando o desmatamento no modelo “espinha de peixe”. Os estudos convergem, em demonstração uníssona, sobre os processos de ocupação e desmatamento associados à abertura e recuperação de estradas na Amazônia. A BR-364 é exemplo bastante emblemático desse processo, além da BR-163 e da BR-230.

561. Pelo diagnóstico feito nos relatórios Mura, Apurinã e Parintintin, os impactos da BR-319 sobre o componente indígena apontam para a repetição do processo de ocupação e desflorestamento acima mencionado, sinalizando risco à sobrevivência física e cultural dos povos indígenas afetados.

562. No item VI desta informação técnica foi pontuada a necessidade de se avaliar a viabilidade do empreendimento a partir de elementos objetivos quanto à capacidade mitigatória e compensatória das medidas propostas e demonstradas na matriz, pelo grau de reversibilidade dos impactos. Contudo, a peculiaridade deste empreendimento, cujo diagnóstico prevê alterações profundas na dinâmica regional de uma área, até então extremamente conservada do ponto de vista ambiental, exige, além da aplicação de medidas e programas, um arranjo próprio de condições relacionadas à governança, como expõem os estudos, que torne o empreendimento viável.

563. Os estudos insistem que a eficácia das medidas e programas dependem de um modelo de governança forte e de um projeto de ordenamento territorial, sem os quais, a mera aplicação das medidas não surtirá efeito. Diz, ainda, que o modelo de governança necessário para criar as condições de viabilidade do empreendimento deve incluir a garantia e o fortalecimento das áreas legalmente protegidas - unidades de conservação e terras indígenas ao longo da rodovia – recomendando o reconhecimento formal e legal das áreas de ocupação indígena por tradicionalidade das comunidades Mura do Lago Capanã Grande.

564. Infere-se do estudo que o projeto poderia ser viabilizado através do estabelecimento de condicionantes governamentais, cujo cumprimento prévio à concessão das licenças criaria as condições necessárias à eficácia das medidas de mitigação e de compensação dos impactos no âmbito do CI-PBA.

565. Nesse sentido, entendemos que as condicionantes governamentais necessárias à viabilidade do empreendimento, conforme depreende-se da análise do estudo, pelo levantamento dos impactos, devem estar relacionadas, sobretudo, à regularização fundiária (demarcação das áreas de uso e ocupação dos indígenas Mura por tradição, identificadas no CI-EIA); fortalecimento e operacionalização dos órgãos de fiscalização e controle ambiental, além da criação dos planos de gestão das UCs; estabelecimento de zoneamento ecológico-econômico dos municípios afetados; reestruturação do atendimento à saúde indígena pelo DSEI na região desses municípios, tendo em vista o impacto levantado no CI-EIA sobre tendência de aumento de doenças; sem prejuízo de outras que se fizerem indispensáveis.

566. No que concerne à regularização fundiária, o relatório Mura aponta, como visto na análise do subitem 2.4 da parte IV desta informação técnica, que as áreas indígenas demarcadas são descontínuas e que, portanto, o território Mura encontra-se fragmentado. Tal condição deixa as TIs Mura muito vulneráveis, já que as áreas entre elas acabam formando uma espécie de corredor ecológico e, com as pressões da ocupação, essas áreas poderão perder essa função, prejudicando sensivelmente a disponibilidade de recursos das terras indígenas.

567. O estudo revelou também que embora as TIs Lago Capanã e Ariramba sejam áreas regularizadas, algumas áreas de uso e ocupação tradicional dos Mura, como aldeias, castanhais, cemitério e pontos de pesca, não estão incluídas na área demarcada pela Funai. Além disso, encontram-se fora dos limites demarcados como terra indígena as aldeias Montes Claros, Bom-que-Dói, São Carlos, Traíra, Igarapé Grande, Guariba 2 e Igapó Velho. O CI-EIA afirma haver reivindicação fundiária por parte dos indígenas sobre essas áreas do Lago Capanã Grande. São 545 indígenas da etnia Mura residindo em 8 comunidades fora de área demarcada.

568. É notório que se houver a pavimentação da BR-319 antes da revisão de demarcação do território Mura, incluindo toda área necessária à reprodução física e cultural desses indígenas, sua existência estará ameaçada. O estudo demonstra que os indígenas já sentem as pressões sobre essas áreas com a atração de pessoas decorrente da especulação fundiária provocada pela rodovia, ou seja, a expulsão dos indígenas de suas áreas de uso já está acontecendo.

569. Neste sentido, a regularização fundiária seria uma importante ação de governança para resguardar a existência física e cultural desses indígenas, reduzindo ou evitando conflitos fundiários, violência e escassez de recursos.

570. Sobre o tema da governança, há também que se considerar, conforme mencionado nos estudos, o planejamento do ordenamento territorial, pois constitui importante instrumento de controle da ocupação desordenada, de grilagens e de atividades ilegais, especialmente extração de madeira e garimpo, em áreas de preservação permanente, por exemplo. Neste sentido, se faz imperativo o estabelecimento do zoneamento ecológico-econômico dos municípios envolvidos.

571. Outra questão relevante se refere à saúde indígena. Os relatórios Mura e Parintintin apontam como um dos impactos a tendência de aumento das taxas de moléstias (malária, dengue, chikungunya, leishmaniose) entre essas duas etnias. O relatório Parintintin elenca: “Impactos sobre os serviços públicos de saúde (concorrência por vagas nos hospitais que atendem o SUS em função do crescimento populacional de Humaitá induzido pelo empreendimento)”. Tal situação, portanto, demanda a antecipada ampliação da estrutura de atendimento à saúde indígena nos municípios de Humaitá-AM e Manicoré-AM.

572. Questiona-se, também, se os municípios afetados têm estrutura para receber o fluxo migratório e ordenar a expansão da ocupação, que ocorrerá em razão da BR-319. O estudo faz referência a um depoimento do prefeito de Manicoré, durante a gestão de 2014, no qual revela falta de estrutura:

O município teria que se preparar em relação à migração. Aqui no município ainda não existem questões diretas relacionadas à violência, justamente pela dificuldade de deslocamento. O que pode vir a ocorrer de negativo, seria o aumento de problemas relacionados à violência. (p. 198)

573. A declaração acima afirma a necessidade de o município se preparar para a migração. Considerando o prognóstico levantado pelo estudo, sobre aumento dos conflitos fundiários, é necessário que os municípios afetados estejam preparados para o enfrentamento dessas questões.

574. No que se refere à questão etnoecológica, os CI-EIA demonstraram que já vem ocorrendo atividades ilícitas de garimpo e exploração de madeira, inclusive dentro de áreas protegidas. Isto evidencia que o modelo de governança atual não é capaz de coibir os ilícitos na região, antes mesmo do adensamento da ocupação pelo fluxo migratório e da eclosão dos impactos previstos com a implementação da BR-319.

575. Observa-se que a preocupação com a governança na região para viabilizar a BR-319 é antiga. Em 2008, foi criado um Grupo de Trabalho da BR-319, integrado pelo Ibama, ICMBio, Ministério dos Transportes,

Ministério da Integração Nacional e governo do estado do Amazonas. Entre diversas ações implementadas pelo GT está a criação de um mosaico de unidades de conservação federais e estaduais, combinado com terras indígenas, no interflúvio Purus-Madeira, pois já se reconhecia que a instalação e, principalmente, o asfaltamento de rodovias na Amazônia tem reconhecido impacto sobre o aumento do desmatamento e atua como vetor para a ocupação regional.

576. Os CI-EIA apontam que “se não houver a implementação imediata de planos de gestão para as atuais unidades de conservação, é mais do que provável a ocorrência de aumentos expressivos nas taxas de desmatamento nas áreas circundantes às mencionadas rodovias”.

577. De acordo com o estudo publicado na prestigiada revista científica [Environmental Conservation](#), de autoria de Fearnside:

As bordas sul e leste da Amazônia brasileira já estão fortemente desmatadas e degradadas [3], a degradação florestal está se deslocando para a porção ocidental da Amazônia brasileira [4] que inclui a área impactada pela rodovia BR-319. Aqui, apresentamos evidências de degradação florestal associada à exploração ilegal de madeira e mineração no ‘trecho do meio’ da rodovia, indicando a falta de governança mesmo antes de a área ter experimentado o aumento das pressões que resultariam da reconstrução de BR-319. (Andrade, M., Ferrante, L., & Fearnside, P. (2021). Brazil’s Highway BR-319 demonstrates a crucial lack of environmental governance in Amazonia. *Environmental Conservation*, 1-4. doi:10.1017/S0376892921000084)

578. Esta pesquisa diz ainda: “Com a reconstrução da BR-319 e a abertura das estradas planejadas que se ramificariam dessa rodovia, projeta-se que a área desmatada aumente em mais de 1.200% até 2100 em comparação com a que havia.”

579. O referido artigo de Fearnside *et al.* aponta a Vila Realidade, distrito de Humaitá, próximo à BR-319, como polo de exploração ilegal de madeira e transporte não autorizado de toras. A pesquisa revelou que o IPAAM concedeu autorizações para exploração de madeira em áreas cujos possuidores não detinham o título de propriedade, tampouco inscrição no Cadastro Ambiental Rural, violando, portanto, as normas para concessão de licença. Destaca-se do artigo:

Em 2018, migrantes que se estabeleceram ao longo da BR-319, no Distrito Realidade, foram entrevistados pelo jornal Folha de São Paulo. Um dos migrantes indicou que, além da pecuária, tinha um projeto de manejo florestal com licença emitida pelo órgão ambiental do governo do Estado do Amazonas (IPAAM) e que não possuía título de propriedade. Isso implica que o IPAAM violou as regulamentações brasileiras que exigem comprovação da propriedade da terra como pré-condição para a aprovação de planos de manejo florestal [13]. Também encontramos áreas com licenças de manejo florestal concedidas pelo IPAAM ao longo da BR-319 que não possuíam inscrição no Cadastro Ambiental Rural (CAR), também obrigatório para o manejo florestal [14]. O manejo florestal na Amazônia brasileira freqüentemente serve como uma forma de subterfúgio que permite que a madeira explorada ilegalmente pareça legal por meio da prática conhecida como ‘esquentar madeira’, onde a madeira da exploração ilegal é camuflada como créditos de volume do manejo florestal legal [15]. Isso é mais fácil se os locais estiverem próximos, e os dados públicos do IPAAM indicam planos de manejo florestal aprovados pela agência a menos de 20 km dos pontos de exploração ilegal de madeira visitados no presente estudo. (*idem*)

580. Em se tratando da governança forte como critério constitutivo da viabilidade do projeto de reconstrução da BR-319, verifica-se uma preocupante fragilidade do órgão ambiental estadual.

581. Outra questão que revelou a fragilidade da governança foi o ataque às bases do Ibama e do ICMBio, em 2018, quando garimpeiros de Humaitá-AM, com a ajuda de políticos locais, incendiaram os escritórios dos órgãos ambientais federais e atearam fogo nos veículos oficiais. A casa de um servidor do Ibama também foi atacada. O prefeito e o vice-prefeito, do município de Humaitá, e o presidente da Câmara foram presos pela Polícia Federal por envolvimento nos ataques. Os políticos apoiavam e participavam de protestos dos garimpeiros[2].

582. Sobre a relação dos indígenas com o poder público local, os Apurinã já se queixam de “uma política anti-indígena desenvolvida no município pelas autoridades políticas que desrespeitam os direitos indígenas”.

583. É preciso levar em conta também que o estado do Amazonas figura em segundo lugar no quesito violência contra os povos indígenas, bem à frente dos demais estados da federação e pouco atrás do Mato Grosso do Sul, segundo dados da Sesai apresentados no estudo.

584. Alguns dos impactos levantados pelo CI-EIA foram o aumento do preconceito contra os indígenas, aumento dos conflitos fundiários e disputas por áreas de uso. Diante de um cenário de intensificação dos conflitos, como é possível garantir a segurança dos indígenas, se os próprios servidores públicos federais são ameaçados com a corroboração do poder local?

585. Trazemos a seguir a análise de Fearnside sobre o aspecto da governança relativamente à BR-319:

Quinze anos atrás, o perigo de ‘cenários de governança’ irrealistas para as rodovias amazônicas propostas pelo Brasil foi destacado [7]. Desde então, as afirmações dos proponentes das rodovias de que os graves impactos ambientais e

sociais desses projetos de infraestrutura seriam evitados porque as agências governamentais e / ou organizações não governamentais trariam governança e desenvolvimento sustentável para as áreas afetadas se provaram repetidamente falsas (por exemplo, [8]). Apesar das inconsistências legais, o Brasil agora está prestes para embarcar no que é provavelmente o mais impactante de todos os seus muitos planos para a Amazônia: a reconstrução da rodovia BR-319. (*ibidem*)

586. Por fim, devemos ressaltar que, embora apenas o trecho do meio esteja sendo licenciado neste processo, não é recomendado se considerar só esse trecho para fins de avaliação de impacto, avaliação das mudanças na dinâmica social e, sobretudo, influência sobre o modo de vida dos indígenas, como se não houvesse a continuidade da rodovia. O objetivo da pavimentação do trecho do meio não é a circulação de veículos adstrita a esse trecho. Ao contrário, como bem mostram os CI-EIA, a BR-319 fará a ligação com Porto Velho-RO e Manaus-AM. Logo seus efeitos devem considerar toda a extensão da rodovia. Saliente-se que mais de 40 terras indígenas poderão ser influenciadas pela abertura de vias paralelas à BR-319.

587. Diga-se, ainda, que o licenciamento da rodovia BR-319 foi fragmentado, como mencionado no item 2 da parte geral desta informação técnica, dividindo-se a obra em quatro segmentos: Segmento A: km 0,0 a km 177,80 – obras de manutenção, conservação e restauração; Segmento B: km 655,70 a km 877,40 - obras de manutenção, conservação e restauração; Segmento C: km 177,80 a 250,0 – obras de pavimentação/reconstrução; Segmento Central (Trecho do Meio): km 250,0 a km 655,70 - obras de pavimentação/reconstrução.”

588. De acordo com reportagem publicada no jornal eletrônico G1[3], o ministro da Infraestrutura garantiu que as obras do lote C (ou lote Charlie), o qual compreende 52 quilômetros da rodovia, localizados entre o km 198 e o km 250, iniciariam no segundo semestre de 2021. Note-se que o trecho anunciado pelo ministro é contíguo ao trecho do meio, que vai do km 250 ao 655,7.

589. Ante o exposto, entendemos que esta grande obra de infraestrutura pressupõe a conjugação da aplicação de medidas concretas de mitigação e controle com ações prévias de forte governança por parte do Estado brasileiro, sob pena de a reconstrução da BR-319 desencadear a aceleração de processos degradadores que ameaçam a reprodução física e cultural dos povos indígenas afetados. A governança deve ser estabelecida antes mesmo de se falar em licenciamento ambiental.

590. A necessidade da articulação de um processo de governança na região, com mecanismos que assegurem sua manutenção ao longo do tempo, independentemente da mudança de governos, é fundamental especialmente pelo fato de que as medidas de mitigação/compensação dos impactos apontados no CI-EIA, isoladamente, podem não dar conta do complexo quadro socioeconômico e ambiental que a recuperação da rodovia vai representar para esta região Amazônica.

[1] Alves, Diógenes Salas. Impactos Irreversíveis do Desmatamento. Ed. 52. Abr.2000. Disponível em <https://revistapesquisa.fapesp.br/impactos-irreversiveis-do-desmatamento/>; FEARNside, Philip M.; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro. BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. Novos Cadernos NAEA, [S.l.], v. 12, n. 1, nov. 2009. ISSN 2179-7536. Disponível em: <<https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/241>>. Acesso em: 22 mar. 2021. doi: <http://dx.doi.org/10.5801/ncn.v12i1.241>; <https://ipam.org.br/projetos-de-rodovias-na-amazonia-giram-pouco-a-economia-com-grandes-perdas-socioambientais/>

[2] Farias E (2018) Prefeito de Humaitá e vereadores são presos por envolvimento em ataque a prédios do Ibama e ICMBIo. Amazônia Real, 27 de março de 2018.

[3] Faria, Lucas; Subtil, Mayara. Justiça suspende obras para reconstruir lote C da BR-319 no AM. Disponível em <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/03/02/justica-suspende-obras-para-reconstruir-lote-c-da-br-319-no-am.ghtml>





Documento assinado eletronicamente por **Eliane Rocha Araujo, Indigenista Especializado(a)**, em 01/04/2021, às 11:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Danielle Azevedo Antunes, Indigenista Especializado(a)**, em 01/04/2021, às 11:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site: http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2744965** e o código CRC **5623402C**.
