



Manaus, 1º de agosto de 2022

NOTA DE POSICIONAMENTO DO OBSERVATÓRIO BR-319 A RESPEITO DA LIBERAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA DO TRECHO DO MEIO DA BR-319

No dia 28 de julho de 2022, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) expediu ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) a Licença Prévia (LP) para as obras no trecho do meio da rodovia BR-319, que corresponde do km 250 ao km 655,7. Essa medida, evidentemente eleitoreira, com clara motivação política, ignora etapas importantes do processo de licenciamento, violando direitos dos povos da floresta e comprometendo pilares importantes da democracia.

Dada a importância do tema, o Observatório BR-319 considera necessário enfatizar alguns pontos fundamentais para que a continuidade do processo de licenciamento ocorra de acordo com a legislação vigente, garantindo transparência, ampla participação e espaço para manifestação das partes interessadas:

1. A LP ainda não pode ser emitida, uma vez que as consultas livres, prévias e informadas, como orienta a [Convenção n.º 169](#) da Organização Internacional do Trabalho (OIT), [nunca foram realizadas](#) com os povos indígenas e as comunidades tradicionais que serão diretamente impactados por uma obra de infraestrutura dessa magnitude. Convenção essa ratificada pelo Brasil, por meio do [Decreto Legislativo n.º 143, de 20 de junho de 2002, que entrou em vigência em julho de 2003](#), e promulgada pelo Decreto n.º 5.041, de 19 de abril de 2004. Ao ser ratificada e promulgada, a Convenção n.º 169 da OIT ingressa no ordenamento jurídico brasileiro como norma supralegal. Há que se destacar, ainda, o entendimento que defende inclusive a superação de sua supralegalidade em razão de seu conteúdo materialmente constitucional, como aduzido pelo ex-ministro do Supremo Tribunal Federal, Celso de Mello, por ocasião do julgamento da [Ação Direta de Inconstitucionalidade \(ADI\) n.º 3.239](#), o que torna ainda mais relevante a necessidade de sua observação estrita em processos de licenciamento ambiental de relevo, como é o caso do empreendimento BR-319. É importante mencionar que, mesmo se não houvesse a incorporação da referida Convenção no ordenamento jurídico interno, ainda assim existe constitucionalmente a necessidade de respeito e observação à organização social de



povos indígenas, bem como o direito ao território, consagrados nos termos do [Artigo 231 da Constituição Federal de 1988](#), os quais representam os direitos de ser e estar desses povos, dos quais decorrem todos os outros, inclusive o direito à consulta prévia, livre e informada. Enfim, cumpre salientar que a necessidade de consulta prévia nem mesmo se limita ao procedimento de licenciamento ambiental, nos termos do Artigo 6º da Convenção n.º 169 da OIT, a consulta se faz necessária diante de toda e qualquer ação administrativa (como é o caso do processo de licenciamento ambiental) ou legislativa que possa impactar os povos interessados.

2. Em tempo, é necessário deixar claro que o Dnit e a Fundação Nacional do Índio (Funai) realizaram apenas apresentações do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) para comunidades localizadas em territórios Apurinã, Mura e Parintintin. Essas apresentações em reuniões não devem ser consideradas como consulta, pois apenas cumpriram um rito de informação inerente aos procedimentos dos Estudos do Componente Indígena. Esses espaços de diálogo tampouco são audiências públicas e não podem ser confundidos com a consulta livre, prévia e informada, cujas regulamentações, inclusive, se dão por normativas diferentes e apresentam finalidades distintas, pois, enquanto as apresentações do EIA têm como objetivo resguardar somente os direitos à participação e à informação, a consulta prévia, livre e informada guarda relação com o direito à autodeterminação em si, contando com trâmite próprio, participação direta dos povos indígenas interessados e em consonância com o modelo de consulta proposto pelas comunidades. A participação do órgão interessado no resultado da consulta, por si só, já macula o caráter “livre” do procedimento, uma vez que guarda posição de interesse em uma consequência específica.
3. No que se refere às audiências públicas, em primeiro lugar, cabe ressaltar que as comunidades não tiveram acesso prévio e em linguagem acessível aos documentos relevantes. Em segundo lugar, o formato das audiências não permitiu, e ainda dificultou, a participação de moradores de todas as comunidades envolvidas no processo. Em terceiro lugar, não foi publicizado como os resultados das audiências foram incorporados ao Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima), muito menos ao Componente Indígena.



4. Ainda sobre o processo de licenciamento ambiental, houve aceite do EIA/Rima e do CI-EIA? Se sim, isso consta no site do Ibama? Esses documentos só deveriam ser submetidos a audiências públicas e apresentações após aceitos. A falta de transparência por parte do governo federal é obscena, tanto em relação à disponibilização de documentos para as supostas “consultas” quanto em relação ao andamento administrativo do processo na totalidade. É importante que todas as informações e documentos sobre o processo sejam disponibilizados de maneira acessível, transparente e clara, para que todos os interessados, sem restrições, inclusive aqueles que não falam português e que não têm condições de lê-los, possam compreender o que se passa e de que maneira serão afetados pela repavimentação da rodovia.

5. Ignorar o direito de consulta dos povos da floresta, além de uma violação grave, enfraquece, debilita e descaracteriza o processo democrático, que deveria ser o fio condutor de toda e qualquer decisão sobre a rodovia BR-319. Além disso, é importante salientar que, ao longo da rodovia, somente nos 13 municípios monitorados pelo OBR-319, existem mais de 18 povos indígenas e milhares de comunidades tradicionais, extrativistas e ribeirinhas, alguns nem sequer sabem em que estágio está o processo de licenciamento das obras.

6. Importante também pontuar que as alterações procedimentais realizadas ao longo dos últimos 15 anos no escopo do CI-EIA da pavimentação da BR-319 foram sempre no sentido de reduzir, por ato administrativo, o número de terras indígenas (TIs) consideradas como área de impacto direto da obra. De 47 terras consideradas inicialmente como parte da área de influência direta do empreendimento, reduziu-se atualmente para 05 terras indígenas, entre as quais duas foram objeto somente de estudos de levantamento de dados secundários, as TIs Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João. Apenas as TIs Ararimba – Lago Capanã (povo Mura) – Nove de Janeiro e Ipixuna (povo Parintintin) tiveram estudos de campo realizados. Essa situação decorre da aplicação automática da [Portaria Interministerial n.º 60/2015](#), que considera a localização do empreendimento e sua distância em relação à terra indígena como critério único para definir um possível impacto do empreendimento nos territórios. Essa portaria desconsidera outros fatores que são determinantes para se avaliarem os impactos de um empreendimento em terras indígenas nos aspectos socioeconômicos, culturais e territoriais. Por meio desse artifício meramente burocrático e sem qualquer relação com a



realidade fática das comunidades da região, foi suprimida a realização de estudos de impacto na grande maioria das terras indígenas afetadas diretamente pelo projeto de pavimentação da rodovia. Dessa forma, limitou-se também a participação indígena no processo de licenciamento da BR-319.

7. Além disso, a baixa governança é a característica mais forte na área de influência da rodovia. Nem todas as 42 Unidades de Conservação (UCs) monitoradas pelo Observatório BR-319 possuem orçamento adequado para garantir sua plena gestão e implementação. Em alguns casos, segundo relatos de lideranças das UCs, a gestão dessas áreas é realizada por pessoas alheias à realidade dos territórios, resultando em conflitos e ações que não atendem às necessidades dos moradores locais. No caso das UCs estaduais, a situação não é segredo para ninguém: a própria Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Amazonas (Sema-AM) admite que precisa atuar com um número reduzido de gestores, que se revezam entre as UCs devido à [reduzida disponibilidade de recursos](#). A situação tem sido alvo de uma [série de representações](#) do Ministério Público de Contas (MPC-AM) e de auditorias e decisões do Tribunal de Contas do Estado do Amazonas (TCE-AM), que, por meio dos Acórdãos n.º [743/2021](#) e n.º [993/2022](#) – Pleno, reconheceu a precariedade da gestão das unidades de conservação e determinou providências necessárias tendo em vista as consequências do anúncio da repavimentação da BR-319.

8. A falta de destinação às [terras públicas é outro problema grave na área de influência da BR-319 que precisaria ser solucionado antes do avanço de qualquer obra](#). As terras nessa condição são um dos maiores incentivos ao avanço da destruição da floresta, que ameaça o modo de vida de indígenas e populações tradicionais na área de influência da rodovia, principalmente aqueles que estão fora das Áreas Protegidas, porque, sim, existem povos da floresta fora de Áreas Protegidas e eles são os mais vulneráveis neste processo. A falta de destinação entrega amplas parcelas de terras públicas à sanha da grilagem de terras, usurpando os direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais e indígenas, por conta da facilidade de acesso a grandes extratos de floresta sem destinação, logo, sem ordenamento fundiário de qualquer tipo. [Somente no ano passado foram mais de 4.200 km² de áreas desmatadas nessas áreas, 33% do total desmatado](#). Os diversos órgãos públicos, estaduais ou federais, não dispõem de um espaço onde possam manifestar seu interesse de proposição de ordenamento desses territórios.



9. Hoje, as ações de fiscalização são insuficientes para coibir grilagem, invasões, desmatamento, especulação fundiária e todo tipo de pressões que vêm aumentando exponencialmente nos últimos anos na área de influência da BR-319. Os dados de desmatamento não mentem e o descaso da política ambiental em vigência no Brasil se reflete na BR-319. [O ano de 2021 foi o pior ano ambiental da área de influência da rodovia, com recordes de focos de calor e, principalmente, de desmatamento.](#) O Amazonas, onde está a maior parte da rodovia, desponta como uma fronteira consolidada de desmatamento, sendo o segundo estado que mais desmatou e que apresentou o maior crescimento de desmatamento em relação a 2020 na Amazônia Legal. Nem as Áreas Protegidas escapam da escalada da destruição. [A TI Karipuna aparece praticamente todos os meses entre as mais desmatadas da Amazônia Legal desde 2018.](#) Em Tapauá, na Calha do Rio Purus, [a Floresta Estadual \(FES\) Tapauá é o carro-chefe do desmatamento no município](#), que, antes de 2020, nunca havia figurado no [ranking do desmatamento](#). Em 2021, o município teve um aumento de 192% nos dados de desmatamento. Além disso, entre 2016 e 2021, a rede de ramais em Tapauá teve uma taxa de crescimento anual de 450%. Em junho, o MPC-AM fez uma [recomendação específica a respeito de operações de fiscalização para debelar o desmatamento ilegal](#) na UC.
10. Como agravante, as UCs e as TIs, que deveriam ser protegidas, também estão sob constante e crescente ameaça, seja pela baixa gestão, seja pela falta de orçamento, seja por medidas legislativas e administrativas que as enfraquecem. Cinco UCs, das 42 monitoradas pelo OBR-319, apareceram entre as dez mais desmatadas da Amazônia Legal ao longo de 2021: a Reserva Extrativista (Resex) Jaci-Paraná, a Floresta Nacional (Flona) do Bom Futuro, o Parque Nacional (Parna) Mapinguari, a FES Tapauá e a Flona de Balata-Tufari. Em relação às TIs, 34 das 69 monitoradas apresentaram desmatamento em 2021 com a [TI Karipuna liderando o ranking](#), seguida da Tenharim Marmelos – Gleba B.
11. Com o [desmonte da Funai](#), os povos indígenas estão à mercê da própria sorte. Aqueles que contam com organizações de base bem-estruturadas ainda conseguem ser ouvidos, mas existem diversas comunidades, principalmente as mais distantes das sedes dos municípios, e os povos em isolamento voluntário, com registros de uma ponta à outra da rodovia, extremamente negligenciados e ignorados pelo processo de licenciamento. Exemplo patente é a [TI Jacareúba-Katawixi, que está desprotegida há mais de sete meses em decorrência do vencimento de sua Portaria de Restrição de Uso](#) sem que a Funai



sequer se manifeste a respeito do território, que fica próximo às margens da rodovia e sobreposto a UCs próximas às usinas de Santo Antônio e Jirau, e no caminho da expansão urbana da capital de Rondônia, Porto Velho. A [Recomendação Legal n.º 5/2022](#), do 5º Ofício do Ministério Público Federal (MPF), para a restituição imediata da restrição, não foi cumprida. A Portaria de Restrição de Uso é um documento administrativo que se pauta pelo princípio da precaução e busca proteger o território e os povos que o ocupam durante o processo de demarcação da terra indígena. O processo demarcatório de Jacareúba-Katawixi se estende desde 2007 sem nenhuma posição conclusiva até o momento, demonstrando o descaso da Funai em relação à proteção dos povos indígenas em isolamento voluntário. Outro exemplo de inércia é a ausência de encaminhamentos por parte da Funai em relação ao recente grupo indígena em isolamento identificado na região de Mamoriá Grande, no município de Lábrea. [Alertada em setembro de 2021](#) por equipes locais da Frente de Proteção Etnoambiental Madeira-Purus sobre a urgência de instalação de bases de proteção e publicação de Portaria de Restrição de Uso, até o momento, a coordenação da Funai em Brasília não tomou nenhuma providência.

12. Cientistas já alertaram reiteradas vezes sobre a [importância ambiental do interflúvio Purus-Madeira](#) para o equilíbrio climático do mundo. Uma das vozes mais insistentes é o Nobel da Paz e um dos pesquisadores do Brasil mais citados no exterior, [Philip Fearnside](#), que considera a LP um erro grave, porque contraria interesses do Brasil e, com as [estradas de conexão existentes e as estradas planejadas para se conectar à BR-319](#), como a AM-366, exporiam uma vasta área da [floresta amazônica à pressão do Arco do Desmatamento](#). Philip alerta, de novo, insistentemente ao longo dos anos, que a área de floresta em risco é vital para o [abastecimento de água da maior cidade do Brasil: São Paulo](#). E reitera que a LP é ilegal, porque nenhum dos povos indígenas impactados pela rodovia foi consultado de acordo com a Convenção n.º 169 da OIT e a legislação brasileira correspondente.

13. A região do interflúvio Purus-Madeira é uma das mais íntegras da Amazônia, pouco estudada e frágil. O colapso climático, consequência de ações humanas, entre as quais o desmatamento desenfreado, já é visível em todos os continentes. De acordo com o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), o mundo todo precisa se unir para alcançarmos metas climáticas que garantam um futuro às gerações neste que é nosso único planeta, nossa única casa, e a [Amazônia tem papel fundamental nesses esforços](#). Populações tradicionais e indígenas, que vivem na região há séculos e milênios, moldaram



essa paisagem e ajudam a conservá-la com seus modos de vida que dependem da coleta, da pesca e da agricultura familiar, logo, de um ambiente equilibrado. Ao invés de vê-las como um empecilho a um suposto modelo de desenvolvimento que nada tem a ver a vocação econômica local, o governo deveria [enxergá-las como fortes aliadas no desenvolvimento de atividades voltadas à bioeconomia](#). Se essas pessoas, que têm um modo de vida intrinsecamente ligado aos seus territórios forem expulsos, ou saírem deles por qualquer razão, teremos, além da perda dos guardiões da floresta, o agravamento de problemas sociais e diversas Altamiras na Amazônia Ocidental, a exemplo do que aconteceu no Pará devido à construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte. [A Amazônia, que concentra a escalada da violência no Brasil e o aumento do domínio do tráfico de drogas, que agora se infiltra nos ilícitos ambientais](#), será um terreno fértil para o aumento de todo tipo de violência e ilegalidades.

14. Por fim, entendemos que os pontos levantados acima constituem graves problemas de gestão do processo de Licenciamento Prévio das obras. E é exatamente a má gestão desse processo o que explica que a rodovia BR-319 não tenha sido pavimentada até hoje. Nos últimos anos, incontáveis alertas foram levados às instituições que compõem a gestão pública das obras, para que cumprissem em plenitude todos os ritos legais instituídos. Essas recomendações foram feitas para apoiar a legalidade da repavimentação da BR-319 em um contexto que demanda grande responsabilidade de todos os envolvidos. Entendemos que, ao ignorar sistematicamente todos os alertas e recomendações, as instituições responsáveis escolheram o caminho mais difícil e mais oneroso para a administração pública e para a população da região. Ao conduzir o licenciamento de forma irresponsável, equivocada e omitindo etapas para atender interesses eleitoreiros, a própria gestão pública irá comprometer o bom andamento das obras de repavimentação acarretando, inclusive, mais atrasos na sua conclusão. E criar falsas expectativas em um momento de fragilidade da gestão pública poderá acirrar ainda mais os conflitos sociais, as violações de direitos e a degradação ambiental na região do interflúvio Purus-Madeira. Entendemos ser obrigação da administração pública evitar todos esses problemas, e não acirá-los.