

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-1-resumo-da-serie/>



BR-319 ameaça povos indígenas 1: – Resumo da série



 Por: [Amazônia Real](#) | 02/04/2020 às 23:38

Por **Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside**

A Floresta Amazônica no Brasil está sob a maior pressão humana de sua história. Essa pressão está aumentando sob a atual administração presidencial, com a proposta de retração das proteções ambientais e humanitárias. Entre essas pressões estão as novas barragens hidrelétricas, ferrovias e rodovias.

Um projeto de infraestrutura com consequências especialmente abrangentes é a reabertura da Rodovia BR-319, no coração da Floresta Amazônica. A rodovia liga Manaus, no centro da Amazônia à Porto Velho, no “arco do desmatamento”, localizado no extremo sul da floresta.

A rodovia atravessa uma das partes mais conservadas da Amazônia com uma grande concentração de Terras Indígenas. Embora o Brasil seja signatário da Convenção 169 da

OIT (Organização Internacional do Trabalho), que estabelece a necessidade de consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais, ainda não foram realizadas consultas.

Aqui defendemos a necessidade de consulta a todos os povos indígenas a 150 km de qualquer parte da rodovia, compreendendo 63 terras indígenas e cinco outras áreas contendo comunidades indígenas diretamente ameaçadas pelo projeto.[1, 2]

Notas

[1] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319. Land Use Policy](#)

[2] L.F. agradece ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela bolsa de doutorado. O P.M.F. agradece ao CNPq (311103 / 2015-4) e ao Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA) (PRJ13.03).

A fotografia que abre este artigo são das consequências das queimadas no entorno da BR 319, no município de Humaitá, no Amazonas

(Foto: Alberto Cesar Araujo/Amazônia Real/2010)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio-FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão disponíveis aqui](#).

Leia a última série de Philip Fearnside: [Sustentabilidade da agricultura na Amazônia – 12: Serviços ambientais como prioridade](#)

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-2-o-pano-de-fundo/>



BR-319 ameaça povos indígenas 2: – O pano de fundo



Por: [Amazônia Real](#) | 27/05/2020 às 22:42

Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside

A Floresta amazônica brasileira e os povos indígenas que vivem nela estão sob uma variedade de ameaças, variando de rodovias, hidroelétricas, mineração, pecuária e agricultura [1]. Aproximadamente 80% da Floresta amazônica do Brasil ainda está de pé [2], mas novas ameaças estão surgindo. Uma das principais ameaças é a abertura de estradas, que causam desmatamento, atraem garimpeiros e colonos de todos os tipos e, conseqüentemente, desrespeitam os povos tradicionais e a diversidade ecológica da região [3].

De acordo com as promessas da campanha nas eleições presidenciais de 2018, os políticos estão pressionando para acelerar uma proposta de reconstrução da rodovia BR-319, abandonada há muito tempo, que ligaria Manaus na Amazônia Central relativamente imperturbada ao estado de Rondônia, no notório “Arco do desmatamento”.

O “Arco do desmatamento” é uma área ao longo das margens sul e leste da região Amazônica brasileira que, além do desmatamento, tem o maior número de conflitos de terra e assassinatos de ativistas ambientais [4]. A reconstrução da rodovia aumentaria bastante as taxas de desmatamento em todas as áreas já conectadas por estradas a Manaus, estendendo-se para o norte até a fronteira com a Venezuela [5]. A BR-319 também aumentaria bastante o desmatamento por causa de suas estradas laterais

planejadas, dando aos desmatadores acesso à vasta área de floresta tropical na parte oeste do estado do Amazonas – muito além da rota rodoviária [6].

A construção de estradas na Amazônia tem um papel crítico na condução do aumento demográfico da região. Por exemplo, estima-se que as duas primeiras estradas principais (Belém-Brasília e Brasília-Acre) aumentaram em cinco vezes a população da Amazônia brasileira entre 1950 e 1960, pondo em movimento o rápido crescimento que continuou nas décadas seguintes ([3], p. 8). Os processos de abertura de estradas e aumento demográfico por meio da migração são responsáveis pelo desmatamento, extração de madeira, incêndios florestais, grilagem de terras e surtos de malária, entre outros impactos [7-10].

Um estudo de impacto ambiental foi elaborado para a BR-319, mas ainda não foi aprovado. A aprovação, segundo as políticas brasileiras atuais, exige consulta às comunidades indígenas localizadas a 40 km de ambos os lados da rodovia ([11]: Anexo II, [12]). Contudo, como ocorreu com outras rodovias, os impactos das estradas geralmente se estendem muito além dos 40 km. A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), assinada pelo Brasil em 1991 e ratificada em 2002, exige a consulta dos povos indígenas quando esses povos seriam direta ou indiretamente impactados pelos projetos de desenvolvimento propostos. Os termos da Convenção 169 da OIT foram convertidos em lei brasileira em 2004 [13]. Também são necessárias consultas pela Declaração dos Direitos dos Povos Indígenas da Organização das Nações Unidas [14], que o Brasil assinou, mas ainda não ratificou. Aqui identificamos comunidades indígenas na área afetada pela reconstrução proposta da Rodovia BR-319. Todos os dados utilizados neste artigo são públicos e estão disponíveis nas fontes citadas.[15]

Notas

[1] Fearnside, P. M., 2017a. [Deforestation of the Brazilian Amazon](#). In: H. Shugart (ed.) *Oxford Research Encyclopedia of Environmental Science*. (Oxford University Press, New York).

[2] MapBiomas, 2019. Cobertura e Uso do Solo, 2019. [Projeto de Mapeamento Anual da Cobertura e Uso do Solo no Brasil](#) (MapBiomas), São Paulo, SP. Disponível em:

[3] Becker, B. K., 2001. Síntese do processo de ocupação da Amazônia – Lições do passado e desafios do presente. p. 5-28 In: V. Fleischesser (ed.) *Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia*, Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. 436 p.

[4] Ferrante, L., Fearnside, P. M., 2019. [Brazil's new president and "ruralists" threaten Amazonia's environment, traditional peoples and the global climate](#). *Environmental Conservation* 46(4): 261-263.

[5] Barni, P. E., Fearnside, P. M., Graça, P. M. L. A., 2015. [Simulating deforestation and carbon loss in Amazonia: Impacts in Brazil's Roraima state from reconstructing Highway BR-319](#) (Manaus-Porto Velho). *Environmental Management* 55(2): 259-278.

- [6] Fearnside, P. M., Graça, P. M. L. A., 2006. BR-319: [Brazil's Manaus-Porto Velho Highway and the potential impact of linking the arc of deforestation to central Amazonia](#). *Environmental Management* 38(5): 705-716.
- [7] Sawyer, D., 1989. Población, desarrollo y medio ambiente en la región amazónica brasileña: el papel de las políticas oficiales. p. 43-50. In: C. Reboratti. (ed.). *Poblacion y Ambiente en America Latina*. 1 ed. Grupo Editor Latinoamericano S.R.L, Buenos Aires, Argentina. 180 p.
- [8] Sawyer, D., 2001. Evolução demográfica, qualidade de vida e desmatamento na Amazônia. p. 73-90 In: V. Fleischesser (ed.) *Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia*. Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. 436 p.
- [9] Laurance, W. F., Albernaz, A. K. M., Schroth, G., Fearnside P. M., Bergen, S., Venticinque, E. M., da Costa, C., 2002. [Predictors of deforestation in the Brazilian Amazon](#). *Journal of Biogeography* 29: 737-748.
- [10] Fearnside, P. M., 2003. [A Floresta Amazônica nas Mudanças Globais](#). Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Manaus, Amazonas. 134 p.
- [11] MMA (Ministério do Meio Ambiente), 2011. [Portaria Interministerial Nº 419, de 26 de outubro de 2011](#). *Diário Oficial da União*, 28 de outubro de 2011 (nº 208, Seção 1, p. 81).
- [12] MMA (Ministério do Meio Ambiente), 2015. [Portaria Interministerial Nº 60, de 24 de março de 2015](#). *Diário Oficial da União*, 25 de março de 2015 (nº 57, Seção 1, p. 71).
- [13] PR (Presidência da Republica), 2004. [Decreto No 5.051, de 19 de abril de 2004. PR, Brasília, DF](#).
- [14] United Nations, 2006. [United Nations Declaration of the Rights of Indigenous Peoples](#). United Nations, New York, E.U.A. 28 p.
- [15] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319](#). *Land Use Policy*. art. 104598

A imagem deste artigo mostra desmatamento no entorno da BR-319 (Foto: Alberto César Araújo/Amazônia Real)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio–FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão disponíveis aqui](#).

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-3-identificacao-dos-povos-impactados/>



BR-319 ameaça povos indígenas 3: Identificação dos povos impactados



 Por: [Amazônia Real](#) | 01/06/2020 às 21:08

Por Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside

Construímos um mapa da área afetada pela Rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) considerando quais comunidades indígenas devem ser consultadas com base em buffers de 40 e 150 km, para estabelecer a área afetada pela rodovia. O mapa foi construído no software ArcGIS usando arquivos *shapes* de Terras Indígenas da Fundação Nacional do Índio (Funai), dados do Instituto Socioambiental (ISA) e do Conselho Indigenista Missionário (CIMI) para as áreas ocupadas por povos indígenas e suas respectivas populações.

Para a área afetada pela BR-319 dentro do limite de impacto de 150 km, identificamos 63 Terras Indígenas, das quais 54 são classificadas como “regularizadas”, o que significa que elas passaram por todas as etapas para serem consideradas Terras Indígenas totalmente legais (“em estudo”, “delimitado”, “oficialmente declarado” e “homologado”); duas das terras

indígenas são “delimitados” (Terras Indígenas que tiveram seus estudos antropológicos, históricos, terrestres, cartográficos e ambientais aprovados pelo presidente da Funai e que estão aguardando análise do Ministério da Justiça para a decisão de emitir uma Portaria Declaratória de Posse Indígena Tradicional); duas são “homologadas” (assinadas conclusivamente sob um decreto do Presidente da República); quatro são “oficialmente declarados”(com demarcação de limites e descrição da área publicada no *Diário Oficial*) e uma está “em estudo” (com dados antropológicos, históricos, terrestres, cartográficos e ambientais, estudos que apoiam a identificação e delimitação de uma Terra Indígena ainda não concluídos).

Também encontramos cinco comunidades indígenas “sob identificação” fora de qualquer uma das 63 Terras Indígenas, além de evidências antropológicas da existência de uma faixa ou vila indígena que é relatada como isolada do contato com outros grupos indígenas (Figura 1).

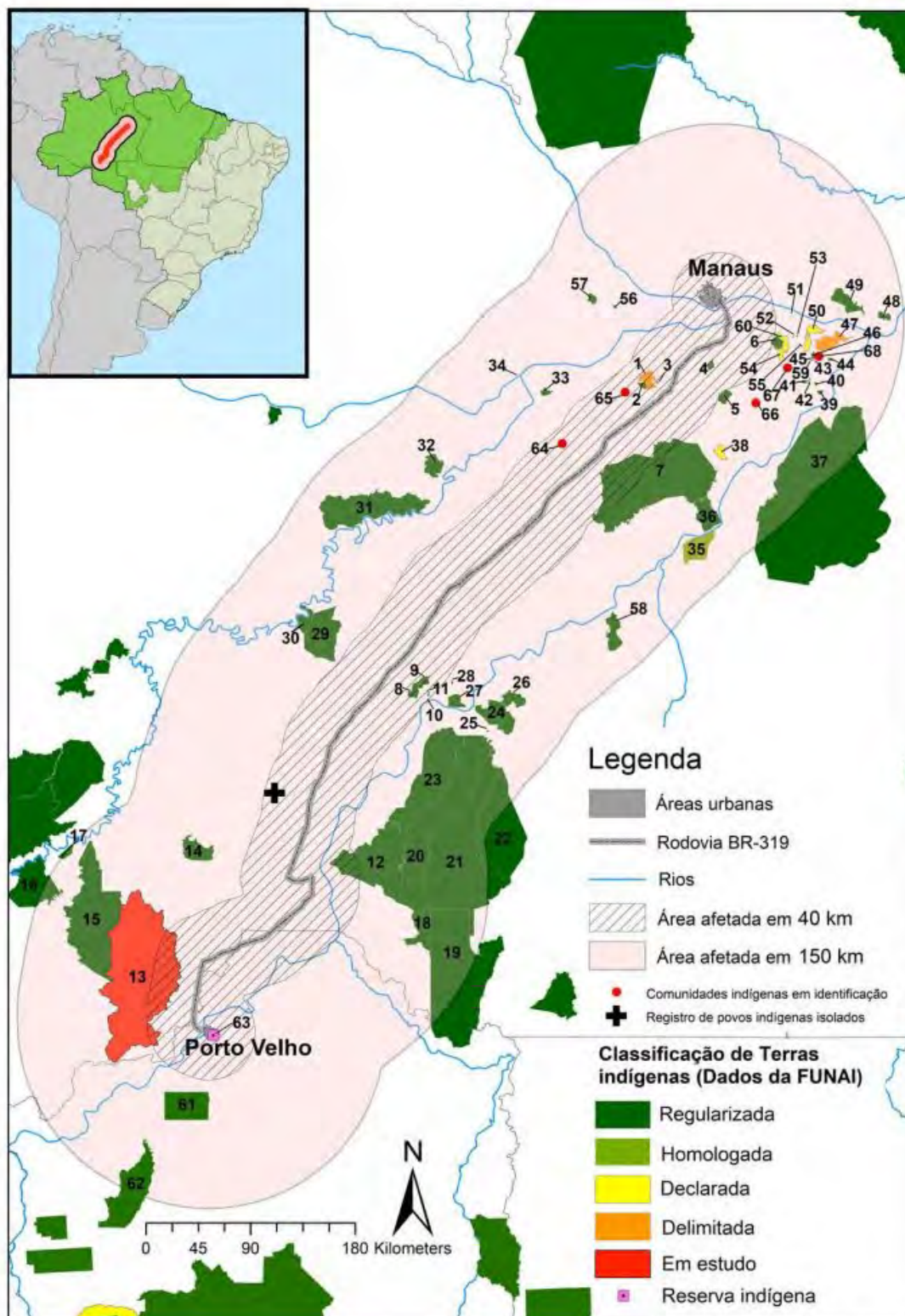


Figura 1. Terras e comunidades indígenas impactadas pela BR-319. As terras indígenas dentro do perímetro de 40 km totalizam 13, enquanto as de 150 km totalizam 63. Nenhuma foi consultada, e o plano do governo é consultar apenas cinco. Os números na figura correspondem a terras indígenas e populações descritas na [Tabela 1](#).

Tabela 1. Situação das terras indígenas e populações

Número de referência no mapa	Nome da Terra Indígena	Grupo étnico	Município	Brazilian state	Situação da Terra Indígena	População
1	Vista Alegre	Mura	Manaquiri	AM	Delimitado	117
2	Fortaleza do Castanho	Mura	Manaquiri	AM	Regularizado	83
3	Tabocal	Mura	Careiro	AM	Homologado	16
4	Lago do Marinheiro	Mura	Careiro	AM	Regularizado	75
5	Rio Jumas	Mura	Careiro	AM	Regularizado	211
6	Gavião	Mura	Careiro da Varzea	AM	Regularizado	115
7	Cunhã-Sapucaia	Mura	Borba, Autazes	AM	Regularizado	587
8	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	73
9	Lago Capanã	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	197
10	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	-
11	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	-
12	Nove de Janeiro	Diahui	Humaitá	AM	Regularizado	206
13	Jacareúba Katawixi	-	Canutama, Labrea	AM	Sob estudo	-
14	Juma	Juma	Canutama	AM	Regularizado	15
15	Caititu	Apurinã	Labrea	AM	Regularizado	1022
16	Paumari do Lago Marahã	Apurinã	Labrea	AM	Regularizado	1076
17	Paumari do Rio Ituxi	Paumari	Labrea	AM	Regularizado	235
18	Diahui	Diahui	Humaitá	AM	Regularizado	115
19	Tenharim Marmelos	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	535
20	Pirahã	Mura-Pirahã	Humaitá	AM	Regularizado	592
21	Tenharim Marmelos	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	393

22	Sepoti	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	110
23	Ipixuna	Diahui	Humaitá	AM	Regularizado	64
24	Torá	Torá, Apurinã	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	326
25	Sepoti	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizado	-
26	Rio Manicoré	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	221
27	Lago Jauari	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	187
28	Lago Capanã	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	-
29	Apurinã do Igarapé Tauamirim	Apurinã	Tapaun	AM	Regularizado	295
30	Apurinã do Igarapé São João	Apurinã	Tapaun	AM	Regularizado	142
31	Itixi Mitari	Apurinã	Tapaun, Anori, Beruri	AM	Regularizado	311
32	Lago Aiapuá	Mura	Anori, Beruri	AM	Regularizado	623
33	Lago do Beruri	Tikuna	Beruri	AM	Regularizado	26
34	Ilha do Camaleão	Tikuna	Anamã	AM	Regularizado	565
35	Setemã	Mura	Novo Aripuanã, Borba	AM	Homologado	198
36	Arary	Mura	Novo Aripuanã, Borba	AM	Regularizado	200
37	Coatá-Laranjal	Munduruku	Borba	AM	Regularizado	2484
38	Lago do Limão	Mura	Borba	AM	Declarado	115
39	Miguel/Josefa	Mura	Autazes	AM	Regularizado	448
40	Padre	Mura	Autazes	AM	Regularizado	22
41	Trincheira	Mura	Autazes	AM	Regularizado	251
42	São Pedro	Mura	Autazes	AM	Regularizado	93
43	Itaitinga	Mura	Autazes	AM	Regularizado	25
44	Paracuhuba	Mura	Autazes	AM	Regularizado	134
45	Recreio/São Felix	Mura	Autazes	AM	Regularizado	172
46	Cuia	Mura	Autazes	AM	Regularizado	77
47	Jauary	Mura	Autazes	AM	Delimitado	337

48	Paraná do Arauató	Mura	Itacotiara	AM	Regularizado	103
49	Rio Urubu	Mura	Itacotiara	AM	Regularizado	378
50	Murutinga/Tracajá	Mura	Autazes	AM	Declarado	1534
51	Boa Vista	Mura	Careiro da Varzea	AM	Regularizado	54
52	Apipica	Mura	Careiro da Varzea	AM	Regularizado	-
53	Apipica	Mura	Careiro da Varzea	AM	Regularizado	488
54	Ponciano	Mura	Careiro da Varzea	AM	Declarado	225
55	Patauá	Mura	Autazes	AM	Regularizado	47
56	Fortaleza do Patauá	Apurinã	Manacapuru	AM	Regularizado	22
57	Jatuarana	Apurinã	Manacapuru	AM	Regularizado	65
58	Pinatuba	Mura	Manicoré	AM	Regularizado	608
59	Natal/Felicidade	Mura	Autazes	AM	Regularizado	118
60	Sissaíma	Mura	Careiro da Varzea	AM	Declarado	296
61	Karitiana	Karitiana	Porto Velho	RO	Regularizado	333
			Porto Velho, Nova			
62	Karipuna	Karipuna	Mamoré	RO	Regularizado	55
63	Reserva Indigena Cassupá	-	Porto Velho	RO	Regularizado	149
64	Lago do Barrigudo	-	Manaquiri	AM	Sob identificação	25
65	Igarapé do Paiol	-	Manaquiri	AM	Sob identificação	34
66	Maratuba	-	Careiro	AM	Sob identificação	45
67	Capivara	-	Autazes	AM	Sob identificação	247
68	Guapenu	-	Autazes	AM	Sob identificação	527

Nossos resultados indicam uma população total de mais de 18.000 indígenas cujos direitos estão sendo violados dentro do limite de 150 km ([Veja na Tabela 1](#)). Dentro do limite de impacto de 40 km em ambos os lados da rodovia planejada, existem 13 Terras Indígenas regularizadas, uma área indicada no mapa da FUNAI como uma “reserva indígena” [não uma categoria oficial no Brasil] e duas das cinco comunidades indígenas mencionadas acima que estão fora das Terras Indígenas.

O governo federal brasileiro, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), responsável pela reconstrução da rodovia, afirmou que consultará apenas as comunidades em cinco das Terras Indígenas a 40 km da estrada. Isso foi defendido pela empresa terceirizada que conduz o componente indígena do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) [1, 2].

A distância de um projeto de rodovia na Amazônia ao qual o componente indígena de um EIA se aplica é especificada em 40 km pela Ordem Interministerial nº 419, de 26 de outubro de 2011 ([3]: Anexo II). De acordo com a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) [4], todos os povos indígenas afetados por projetos de infraestrutura devem ser consultados, e nem a Convenção nem a legislação brasileira correspondente (nº 5051, de 19 de abril de 2004: [5]) especificam qualquer limite de distância, tal como 40 km. Se um perímetro de 150 km fosse considerado o limite do impacto, 63 Terras Indígenas e cinco comunidades indígenas fora das Terras Indígenas seriam consideradas impactadas, além de muitas comunidades tradicionais não indígenas (Figura 1). Na verdade, o impacto da rodovia afetaria os povos indígenas muito além de qualquer limite de distância que se estende lateralmente da Rodovia BR-319, porque a migração de desmatadores do “arco do desmatamento” pode continuar além do ponto final da rodovia em Manaus, afetando todas as áreas conectadas a essa cidade por estrada, incluindo o estado de Roraima, onde grandes áreas de terras indígenas seriam expostas a possíveis invasões.[6]

Notas

[1] MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019a. [Ata da 12ª Reunião do Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319](#). MPAM, Manaus, Amazonas.

[2] MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019b. [Ata da 13ª Reunião do Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319](#). MPAM, Manaus, Amazonas.

[3] MMA (Ministério do Meio Ambiente), 2011. [Portaria Interministerial Nº 419, de 26 de outubro de 2011](#). *Diário Oficial da União*, 28 de outubro de 2011 (nº 208, Seção 1, p. 81).

[4] ILO (International Labour Organization), 1989. C169 – [Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989](#) (No. 169). ILO, Genebra, Suíça.
<http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>

[5] PR (Presidência da República), 2004. [Decreto No 5.051, de 19 de abril de 2004](#). PR, Brasília, DF.

[6] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319](#). *Land Use Policy*

Leia os artigos da série:

[BR-319 ameaça povos indígenas 1: – Resumo da série](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 2: – O pano de fundo](#)

A imagem deste artigo é um registro feito à beira da rodovia BR-319, no trajeto entre Porto Velho e Humaitá, em agosto de 2019 (Foto: Michael Dantas/WWF-Brasil)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio–FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão disponíveis aqui](#).

Leia a [#CoberturaCovid19Amazônia](#)

[Leia sobre o impacto da pandemia nas populações indígenas](#)

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-4-a-inviabilidade-economica-da-estrada/>



BR-319 ameaça povos indígenas 4:— A inviabilidade econômica da estrada



Por: [Amazônia Real](#) | 09/06/2020 às 15:27

Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside

O processo histórico de abertura de estradas na Amazônia é marcado por intensos conflitos sociais envolvendo posseiros, pecuaristas, agricultores, seringueiros e indígenas. O status privilegiado concedido aos grandes atores empresariais, agrícolas e industriais e a violência associada à rápida expansão de grandes projetos de desenvolvimento, resultaram na região ser tratada como homogênea, desrespeitando as diferenças sociais e ecológicas e destruindo o conhecimento e os modos de vida tradicionais [1]. O estado de Rondônia, cuja capital (Porto Velho) fica no extremo sul da Rodovia BR-319, recebeu grandes fluxos migratórios de pequenos agricultores, pecuaristas e madeireiros ilegais, que desmataram a maior parte do estado, incluindo desmatamento em unidades de conservação [2]. Espera-se que esses agentes migrem para o norte ao longo da Rodovia BR-319. Esses são os mesmos atores que abriram

repetidamente estradas ilegais (a partir de estradas legais) e intensificaram o desmatamento nas fronteiras em toda a região amazônica [3].

Atualmente, a Amazônia está enfrentando um aumento do desmatamento ilegal e atividade de grileiros, posseiros, madeireiros e garimpeiros, incluindo aqueles em Terras Indígenas e unidades de conservação, resultando em maiores conflitos com os povos indígenas [4]. Esse cenário sinistro foi estimulado tanto pelo discurso antiambiental do atual presidente do Brasil, que assumiu o cargo em 1 de janeiro de 2019, quanto por suas ações concretas em demolir medidas que haviam combatido esses males nas administrações presidenciais anteriores [5, 6].

O Ministério Público Federal do Brasil, que foi criado pela Constituição do país de 1988 para defender os interesses do povo, estabeleceu um fórum para discutir a governança territorial, a fim de ajudar na proposta reconstrução da Rodovia BR-319. Embora a maior parte dos participantes do fórum são potenciais beneficiários diretamente interessados em promover o projeto da rodovia, vários indivíduos de instituições de pesquisa e de organizações não-governamentais alertaram para os riscos que o projeto representa para os povos indígenas e para o meio ambiente [7-9]. Um Procurador da República do fórum (Rafael da Silva Rocha) enfatizou que o desmatamento já está ocorrendo, que a falta de governança é um problema atual e que a reabertura da rodovia poderia piorar esse cenário [9].

Um estudo econômico do Conservation Strategy Fund mostrou que a rodovia é economicamente inviável [10]. A rodovia não é uma prioridade para o polo industrial de Manaus, porque os custos de transporte de produtos de Manaus para São Paulo, seja por navio (via cabotagem) ou pelo sistema atual que combina barcas e transporte rodoviário, são muito mais baratos que o transporte pela rodovia BR-319 [11].

A rodovia BR-319 é o único grande projeto de infraestrutura na Amazônia brasileira que não possui um estudo de viabilidade para demonstrar sua racionalidade econômica. O motivo da exceção foi porque a estrada é supostamente necessária para a “segurança nacional”, conforme declarado em 8 de junho de 2009 por um representante militar em uma reunião sobre licenciamento da BR-319 realizada pelo Ministério Público Federal em Brasília [12]. No entanto, em 23 de fevereiro de 2012, o então comandante militar da Amazônia declarou em um seminário no Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (Inpa) em Manaus que a rodovia não é uma prioridade para a segurança nacional porque está longe das fronteiras do país (ver: [13, 14]). A rodovia também não aparece na lista de prioridades de segurança nacional do país [15].

Em 5 de dezembro de 2019, um representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) declarou em uma reunião no Ministério Público Federal em Manaus que o motivo da exceção foi o papel da rodovia em levar serviços sociais aos residentes ao longo da rota da rodovia [16]. No entanto, a rodovia BR-319 não faz sentido como investimento para melhorar a vida dos moradores do interior da Amazônia, devido ao alto custo da estrada (cerca de R\$ 4 bilhões ou US\$ 1 bilhão apenas para a estrada sem abordar os impactos sociais e ambientais). A grande despesa significa que muito mais benefício social poderia ser alcançado usando esses fundos para escolas, postos de saúde e outras instalações necessárias em toda a região. De fato, a oportunidade oferecida pelo projeto da rodovia para os políticos locais ganharem

visibilidade (por exemplo, [17]) significa que o valor do projeto como atração de apoio eleitoral em Manaus é o verdadeiro motivo da rodovia [14, 18].[19]

A imagem que ilustra este artigo mostra a BR 319 no KM 615 em 2017 (Foto: Fernando O G Figueiredo/ Repositório de Imagens PPBIO-CENBAM)

Notas

- [1] Becker, B. K., 2001. Síntese do processo de ocupação da Amazônia – Lições do passado e desafios do presente. p. 5-28 In: V. Fleischresser (ed.) *Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia*, Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília, DF. 436 p
- [2] Pedlowski, M. A., Matricardi, E. A. T., Skole, D., Cameron, S. R., 2005. [Conservation units: A new deforestation frontier in the Amazonian state of Rondônia, Brazil](#). *Environmental Conservation* 32(2): 149-155.
- [3] Perz, S. G., Caldas, M. M., Arima, E., Walker, R. J., 2007. [Unofficial road building in the Amazon: Socioeconomic and biophysical explanations](#). *Development and Change* 38(3): 529-551.
- [4] Hanbury, S., 2019. [Murders of indigenous leaders in Brazilian Amazon hits highest level in two decades](#). *Mongabay*, 14 de dezembro de 2019.
- [5] Ferrante, L., Fearnside, P. M., 2019. [Brazil's new president and "ruralists" threaten Amazonia's environment, traditional peoples and the global climate](#). *Environmental Conservation* 46(4): 261-263.
- [6] Valente, R., 2019a. [Invasões a terras indígenas disparam sob Bolsonaro, aponta conselho da CNBB](#). *Folha de S. Paulo*, 24 de setembro de 2019.
- [7] MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019a. [Ata da 12ª Reunião do Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319](#). MPAM, Manaus, Amazonas.
- [8] MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019b. [Ata da 13ª Reunião do Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319](#). MPAM, Manaus, Amazonas.
- [9] MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019c. [Ata da 17ª Reunião do Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-319](#). MPAM, Manaus, Amazonas.

- [10] Fleck, L., 2009. *Eficiência Econômica, Riscos e Custos Ambientais da Reconstrução da BR 319*. [Série Técnica, no. 17. Conservation Strategy Fund \(CSF\), Lagoa Santa, Minas Gerais. 53 p.](#)
- [11] Teixeira, K. M., 2007. [Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em Containeres nas Conexões com a Região Amazônica](#). Tese de doutorado em engenharia de transportes. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, São Paulo. 235 p.
- [12] P.M. Fearnside, observação pessoal.
- [13] Fearnside, P. M., 2012. Segurança nacional na Amazônia. p. 177 & 191. In: A. L. Val & G. M. dos Santos (eds.) *GEEA: Grupo de Estudos Estratégicos Amazônicos*. Tomo V, Editora do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Manaus, Amazonas. 191 p.
- [14] Fearnside, P. M., 2015a. [Highway construction as a force in destruction of the Amazon forest](#). p. 414-424 In: R. van der Ree, D.J. Smith & C. Grilo (eds.) *Handbook of Road Ecology*. John Wiley & Sons, Oxford, Reino Unido. 552 p.
- [15] PR (Presidência da República), 2008. [Estratégia Nacional de Defesa. Decreto 6.703 de 18 de dezembro de 2008](#). PR, Casa Civil, Subchefia de Assuntos Jurídicos, Brasília, DF. 36 p.
- [16] P.M. Fearnside & L. Ferrante, observação pessoal.
- [17] *Diário do Amazonas*, 2015. Parlamentares dizem que não há impacto ambiental na BR-319. *Diário do Amazonas*, 29 de outubro de 2015, p. 4.
- [18] Fearnside, P. M., 2018. [BR-319 e a destruição da floresta amazônica](#). *Amazônia Real*, 19 de outubro de 2018.
- [19] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319](#). *Land Use Policy*

Leia os artigos da série:

[BR-319 ameaça povos indígenas 1: – Resumo da série](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 2: – O pano de fundo](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 3: Identificação dos povos impactados](#)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio–FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão disponíveis aqui](#).

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-5-promessas-vazias-de-governanca/>



BR-319 ameaça povos indígenas 5:- Promessas vazias de governança



 Por: [Amazônia Real](#) | 15/06/2020 às 18:12

Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside

Embora o presidente do Brasil tenha prometido reconstruir a rodovia, durante sua campanha e em ocasiões subsequentes, a rodovia não está incluída no orçamento para 2020, levantando mais uma vez a questão da viabilidade econômica do projeto. As dramáticas limitações orçamentárias do governo brasileiro significam que quaisquer medidas de mitigação propostas além da construção da estrada são apenas promessas vazias. Dada a falta de cumprimento das exigências socioambientais atuais, é evidente que os danos que a rodovia causaria aos povos indígenas e às comunidades tradicionais não seriam mitigados. Em 18 de janeiro de 2020, líderes indígenas das etnias Apurinã e Mura afirmaram formalmente seu direito de consulta, conforme estabelecido pela Convenção 169 da OIT (Organização Internacional do Trabalho), como parte de uma denúncia apresentada ao Ministério Público Federal, listando os impactos que a rodovia terá ou já está tendo em suas terras [1].

Projeções de desmatamento provocadas pela reconstrução da Rodovia BR-319 [2] indicam uma possibilidade real de desmatamento além da área de 40 km, o que justifica

a necessidade de consulta em um perímetro de 150 km. Até o momento, nenhuma consulta foi feita com qualquer grupo ou comunidade indígena, incluindo aqueles nas cinco Terras Indígenas que o governo diz que planeja consultar. A ausência de consulta colocaria em risco o bem-estar e a sobrevivência dos povos afetados pela Rodovia BR-319, porque as rodovias estimulam conflitos de terra na Amazônia. Essa ameaça é ainda mais urgente por causa de medidas que o novo presidente da república declarou serem suas prioridades, incluindo a abertura de terras indígenas à mineração [3], a suspensão da demarcação de novas Terras Indígenas [4] e a permissão de arrendamento de povos indígenas suas terras para o agronegócio [5].

Em 5 de fevereiro de 2020, o presidente Jair Bolsonaro apresentou ao Congresso Nacional uma proposta de lei que abriria Terras Indígenas para não-índios para implantar mineração, extração de petróleo e gás, pecuária e plantações de monoculturas como soja e cana-de-açúcar [6], ignorando a necessidade de consulta prévia, conforme estabelecido pela Convenção 169 da OIT. Foi relatado que as invasões de terras indígenas aumentaram desde que o presidente Bolsonaro assumiu o cargo em janeiro de 2019 [7]. A Casa Civil supostamente estabeleceu um grupo de trabalho para “estudar” como a adesão do Brasil à OIT-169 e seu requisito de consulta poderiam ser totalmente rescindidos [8].

A Fundação Nacional do Índio (Funai), que é a agência encarregada de proteger os povos indígenas, foi sucessivamente enfraquecida por cortes no orçamento e reduções de pessoal, especialmente “indigenistas” qualificados e foi desmoralizada por ser forçada a permitir desenvolvimentos desejados por partes mais poderosas do governo (por exemplo, [9]). A atual administração presidencial piorou drasticamente a situação.

De janeiro a julho de 2019, a Funai foi chefiada por um coronel aposentado do Exército que, antes de sua nomeação, estava encarregado do escritório de assuntos indígenas da mineradora Belo Sun, trabalhando para facilitar a aprovação de uma mina de ouro que teria consequências devastadoras para duas Terras Indígenas a jusante da barragem de Belo Monte [10]. Desde julho de 2019, a agência é chefiada por um oficial da Polícia Federal [11], e os indigenistas restantes da Funai foram substituídos por militares [12]. Um coronel do Exército foi nomeado superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), autarquia do Ministério da Infraestrutura, no estado do Amazonas [13] e, em julho de 2019, o mesmo coronel também foi encarregado da superintendência do DNIT para o estado de Rondônia, responsabilizando-o pela BR- 319 projeto de construção nas duas extremidades da rodovia [14].

O “Conselho da Amazônia” anunciado após as queimadas e incêndios no Brasil em 2019 foi decretado em 11 de fevereiro de 2020 com o objetivo de “coordenar e integrar ações governamentais relacionadas à Amazônia Legal”, incluindo ações “relacionadas à infraestrutura regional” [15]. O conselho é liderado pelo general Hamilton Mourão, vice-presidente do Brasil, que é conhecido por sua promessa de comer a boina de seu uniforme militar se a Rodovia BR-319 não for concluída nos três anos restantes do governo do presidente Bolsonaro [16] Todos esses desenvolvimentos diminuem as chances de os impactos da rodovia BR-319 sobre os povos indígenas serem mitigados.[17]

A imagem que ilustra este artigo mostra soldados do Exército Brasileiro asfaltando a BR 319 em 2008 (Foto CCOMSEX)

Notas

[1] Gomes, J.O. et al. 2020. [Denúncia dos povos e comunidades indígenas e ribeirinhas do Lago do Capanã ao Ministério Público Federal contra as obras de manutenção e reabertura da BR-319.](#)

[2] dos Santos Júnior, M., Yanai, A. M., Sousa Junior, F. O., de Freitas, I. S., Pinheiro, H. P., de Oliveira, A. C. R., da Silva, F. L., Graça, P. M. L. A., Fearnside, P. M., 2018. [BR-319 como propulsora de desmatamento: Simulando o impacto da rodovia Manaus-Porto Velho.](#) Instituto do Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM), Manaus, Amazonas. 54 p.

[3] Phillips, D., 2018. [Brazil's biggest tribal reserve faces uncertain future under Bolsonaro: Far-right government vows to legalise mining and commercial farming on indigenous Yanomami land.](#) *The Guardian*, 18 de dezembro de 2018.

[4] [Putti, A., 2019.](#) Bolsonaro: “Enquanto eu for presidente, não tem demarcação de terra indígena”. *Carta Capital*, 16 August 2019.

[5] Gullino, D., Shinohara, G., 2019. [Bolsonaro diz que reservas indígenas buscam ‘inviabilizar’ Brasil.](#) *O Globo*, 27 de agosto de 2019.

[6] [Congresso Nacional, 2020. PL 191/2020.](#) Câmara dos Deputados, Brasília, DF.

[7] Valente, R., 2019a. [Invasões a terras indígenas disparam sob Bolsonaro, aponta conselho da CNBB.](#) *Folha de São Paulo*, 24 de setembro de 2019.

[8] Valente, R., 2019b. [Grupo do governo quer rever consulta a índios sobre grandes obras.](#) *Folha de São Paulo*, 04 de outubro de 2019.
<https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/10/grupo-do-governo-articula-revisao-de-consulta-a-indios-sobre-grandes-obras.shtml>

[9] Fearnside, P. M., 2015b. [Brazil's São Luiz do Tapajós Dam: The art of cosmetic environmental impact assessments.](#) *Water Alternatives* 8(3): 373-396.

[10] Ferrante, L., Fearnside, P. M., 2019. [Brazil's new president and “ruralists” threaten Amazonia's environment, traditional peoples and the global climate.](#) *Environmental Conservation* 46(4): 261-263.

[11] FUNAI (Fundação Nacional do Índio), 2019. [Marcelo Augusto Xavier da Silva toma posse como presidente da Funai.](#) Assessoria de Comunicação, FUNAI, Brasília, DF. 24 de julho de 2019.

[12] Leitão, M., 2019. [Povos indígenas do Amazonas criticam nomeação de militar para coordenação da Funai](#). *GI*, 05 de dezembro de 2019.

[13] Fernando, T., 2019. [Militar da reserva assume superintendência do DNIT no Amazonas](#). *Toda Hora*, 12 de abril de 2019.

[14] Boni, J. 2019. [Após denúncias de corrupção, administração do Dnit em RO é repassada para o AM](#). *GI*, 16 de julho de 2019.

[15] PR (Presidência da República), 2020. [Decreto Nº de de de 2020. Dispõe sobre o Conselho Nacional da Amazônia Legal](#). PR, Brasília, DF.

[16] *Amazonas em Tempo*. 2020. O general Mourão vai comer a boina? *Amazonas em Tempo*, 23 de janeiro de 2020, p. 3.

[17] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319. *Land Use Policy* <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104548>.

Leia os artigos da série:

[BR-319 ameaça povos indígenas 1: – Resumo da série](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 2: – O pano de fundo](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 3: Identificação dos povos impactados](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 4: – A inviabilidade econômica da estrada](#)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio–FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão](#)

[disponíveis aqui](#).

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-6-a-obrigacao-de-consulta-aos-povos-impactados/>



BR-319 ameaça povos indígenas 6:- A obrigação de consulta aos povos impactados



Por: [Amazônia Real](#) | 23/06/2020 às 14:37

Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside

Observamos que o Brasil tem uma longa história de ter muitas leis e decretos que, na prática, não são cumpridos – uma tradição que remonta ao início da história do Brasil como uma colônia portuguesa há 500 anos [1].

No caso da consulta legalmente exigida aos povos indígenas, a lei foi repetidamente ignorada e os esforços do Ministério Público Federal para garantir o cumprimento falharam. As barragens de Belo Monte e São Manoel permanecem como monumentos concretos para esse fracasso [2-4]. O caso

BR-319 é um teste atual do sistema jurídico do país, com implicações abrangentes, não apenas por causa dos impactos extraordinariamente graves deste projeto de rodovia, mas também por causa dos muitos impactos das futuras rodovias, barragens e outros desenvolvimentos da Amazônia.

A consulta sob a Convenção 169 da OIT deve fornecer “consentimento livre, prévio e informado”. O requisito “prévio” refere-se à consulta e ao consentimento resultante que ocorre antes da decisão de construir um projeto de infraestrutura, e o consentimento dos povos afetados deve fazer parte da decisão sobre a existência do próprio projeto, não apenas uma adição de requisitos para medidas de mitigação. Em outras palavras, os povos afetados têm o direito de dizer “não” (por exemplo, [5]).

Os planos do DNIT para que a consulta prossiga nos próximos três anos, apenas para serem finalizados antes da inauguração da rodovia concluída, não representam consentimento prévio. O requisito “informado” significa que cada consulta deve ser feita no próprio idioma da comunidade, de acordo com um protocolo desenvolvido pela comunidade.

Embora consultas deste tipo ainda não tenham sido realizadas, um protocolo para consulta foi desenvolvido no caso de uma proposta mina de potássio localizada a menos de 150 km da Rodovia BR-319 [6, 7]. A mina afeta comunidades do povo Mura, um grupo étnico também afetado pela BR-319. Observe que é necessário fazer consultas para cada comunidade, não em conjunto para grupos étnicos inteiros.[8]

A imagem que ilustra este artigo é de um grupo de Indígenas na BR-319 (Foto: Ben Sutherland/Wikimedia)

Notas

[1] Rosenn, K. S., 1971. The jeito: [Brazil's institutional bypass of the formal legal system and its development implications](#). *American Journal of Comparative Law* 19(3): 514-549.

[2] Fearnside, P. M., 2017b. Belo Monte: [Actors and arguments in the struggle over Brazil's most controversial Amazonian dam](#). *Die Erde* 148(1): 14-26.

[3] Fearnside, P. M., 2017c. [Brazil's Belo Monte Dam: Lessons of an Amazonian resource struggle](#). *Die Erde* 148(2-3): 167-184.

[4] Fearnside, P. M., 2017d. [Amazon dam defeats Brazil's environment agency](#). *Mongabay* 20 de setembro de 2017.

[5] Esteves, A. M., Franks, D., Vanclay, F., 2012. [Social impact assessment: The state of the art](#). *Impact Assessment and Project Appraisal* 30(1): 34-42.

[6] Borges, T., Branford, S., Torres, M., 2019. [Amazon's Mura indigenous group demands input over giant mining project](#). *Mongabay*, 27 de dezembro de 2019.

[7] Borges, T., Branford, S., Torres, M., 2020. [Mega-projeto para exploração de potássio no Amazonas gera controvérsias](#). *Mongabay*, 07 de janeiro de 2020.

[8] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. [Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319](#). *Land Use Policy*

Leia os artigos da série:

[BR-319 ameaça povos indígenas 1: – Resumo da série](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 2: – O pano de fundo](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 3: Identificação dos povos impactados](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 4: – A inviabilidade econômica da estrada](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 5: Promessas vazias de governança](#)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio–FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão disponíveis aqui](#).

<https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-7-a-fragilidade-da-protecao/>



BR-319 ameaça povos indígenas 7: – A fragilidade da proteção



Por: [Amazônia Real](#) | 29/06/2020 às 17:10

Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside

A maneira em que as opções de uma comunidade são apresentadas é fundamental. Além de deixar clara a opção de dizer “não”, a opção de dizer “sim, mas apenas se certas condições forem atendidas” deve ser explicada realisticamente. Pode-se esperar uma lista de medidas de governança e assistência nesse caso, e o resultado mais provável é que esses tipos de demandas sejam convertidos em “condicionantes” anexadas às licenças ambientais. Infelizmente, o valor dessas pré-condições se deteriorou bastante.

O processo de licenciamento ambiental do Brasil envolve três licenças (preliminar, instalação e operação), cada uma das quais era tradicionalmente concedida somente depois que todos os requisitos da etapa anterior fossem atendidos.

A partir de 2002, a prática de conceder licenças para as duas primeiras etapas com as condicionantes anexadas permitiu que os projetos avançassem antes que todos os requisitos fossem atendidos. Em 2015, a Barragem de Belo Monte estabeleceu um precedente perigoso, permitindo que a licença de operação final seja concedida sem atender a todos os requisitos. A licença final tinha 40 condicionantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e 26 da Fundação Nacional do Índio (Funai), e a história subsequente mostrou que poucos desses requisitos foram atendidos (ver [1-4]).

No caso da BR-319, mesmo que a aprovação ambiental desse projeto seja atualmente uma prioridade política em todos os níveis do governo, após anos de discussão, as diferentes agências não conseguiram concordar sobre quem pagaria por um simples posto de fiscalização em cada extremidade do segmento central da rodovia, conforme exigido pelo IBAMA. É claro que, uma vez concluída a rodovia, a disposição de pagar por um extenso programa de governança e proteção das Terras Indígenas evaporaria por completo.

Embora a consulta não garanta que todos os problemas serão resolvidos, tais como impedir a mudança desfavorável do uso da terra, se a rodovia BR-319 for reconstruída sem consultar todos os povos indígenas afetados, ela servirá como um precedente perigoso para futuros projetos. Por exemplo, a atual administração presidencial anunciou o projeto de alta prioridade Barão do Rio Branco, que inclui uma estrada que serpenteia para o norte do rio Amazonas até a fronteira com o Suriname através de quatro unidades de conservação, duas Terras Indígenas e quatro terras quilombolas (áreas das comunidades tradicionais dos descendentes de escravos africanos em fuga, que têm os mesmos direitos que os povos indígenas) [5]. Essas pessoas serão consultadas ou um precedente criado pela Rodovia BR-319 permitirá que elas sejam ignoradas? A consulta aos povos indígenas é um direito desses povos e um caminho para levar a Amazônia à sustentabilidade.[6]

A imagem que ilustra este artigo mostra pessoas caminhando em trecho inundado da BR-319 em 2010 (Foto: Alberto César Araújo/Amazônia Real)

Notas

[1] Fearnside, P. M., 2017b. [Belo Monte: Actors and arguments in the struggle over Brazil's most controversial Amazonian dam](#). *Die Erde* 148(1): 14-26.

[2] Fearnside, P. M., 2017c. [Brazil's Belo Monte Dam: Lessons of an Amazonian resource struggle](#). *Die Erde* 148(2-3): 167-184.

[3] Magalhães, S. B., da Cunha, M. C. (eds.), 2017. [A Expulsão de Ribeirinhos em Belo Monte: Relatório da SBPC](#). Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), São Paulo, SP. 448 p.

[4] MPF (Ministério Público Federal), 2018. [Justiça multa Norte Energia e União em R\\$ 1,8 mi por atraso em condicionante indígena de Belo Monte](#). MPF do Pará, Belém, Pará.

[5] Wenzel, F., 2020. [Asfaltando a Amazônia: Bolsonaro inaugura trecho de rodovia federal e planeja mais mil quilômetros cortando áreas protegidas de floresta no Norte do Pará](#). *Folha de São Paulo, Revista Piauí*, 14 de fevereiro de 2020.

[6] Esta série de textos é traduzida de: Ferrante, L.; M. Gomes & P.M. Fearnside. 2020. Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil's Highway BR-319. *Land Use Policy*

Leia os artigos da série:

[BR-319 ameaça povos indígenas 1: – Resumo da série](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 2: – O pano de fundo](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 3: Identificação dos povos impactados](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 4: – A inviabilidade econômica da estrada](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 5:- Promessas vazias de governança](#)

[BR-319 ameaça povos indígenas 6:- A obrigação de consulta aos povos impactados](#)

Lucas Ferrante é Doutorando em Biologia (Ecologia) no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Tem pesquisado agentes do desmatamento, buscando políticas públicas para mitigar conflitos de terra gerados pelo desmatamento, invasão de áreas protegidas e comunidades tradicionais, principalmente sobre Terras indígenas e Unidades de Conservação na Amazônia (lucasferrante@hotmail.com).

Mércio Pereira Gomes é doutor em Antropologia pela University of Florida (EUA) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ. É Coordenador do Programa de Pós-graduação em História das Ciências e das Técnicas e de Epistemologia (HCTE), da UFRJ. Foi-presidente da Fundação Nacional do Índio–FUNAI (2003-2007) e representante brasileiro na elaboração da Declaração Universal dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada em Assembleia Geral da ONU em 2007.

Philip Martin Fearnside é doutor pelo Departamento de Ecologia e Biologia Evolucionária da Universidade de Michigan (EUA) e pesquisador titular do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), em Manaus (AM), onde vive desde 1978. É membro da Academia Brasileira de Ciências. Recebeu o Prêmio Nobel da Paz pelo Painel Intergovernamental para Mudanças Climáticas (IPCC), em 2007. Tem mais de 600 publicações científicas e mais de 500 textos de divulgação de sua autoria [que estão](#)

[disponíveis aqui](#).