

# **CONVÊNIO DNIT / IME**

## **INFORMATIVO BR-163 – 18/04/2005**

**FONTE: 24 Horas News**

### **Senador diz que recuperação da BR-163 agravará tensões sociais**

O senador Aelton Freitas (PL-MG) defendeu a conclusão da BR-163, mas disse temer que a finalização da rodovia venha a agravar as tensões sociais da Região Norte, principalmente no interior do Pará. Para ele, não basta asfaltar a rodovia, é necessário dar à população de seu entorno acesso à saúde, educação, justiça. - O Estado deve assumir a sua ausência em relação a essas pessoas e deixar claro que, independente de haver ou não asfaltamento, proverá a elas seus direitos básicos até agora negados. Garantindo isso, a pavimentação só trará efeitos positivos - afirmou. O parlamentar mineiro destacou a importância econômica do asfaltamento da estrada, ressaltando que o Brasil tem dificuldades para escoar a produção de grãos. Ele lembrou que o Brasil é um grande exportador de soja, cuja produção se localiza predominante no norte do Mato Grosso. A conclusão da estrada, acrescentou, racionalizaria o escoamento. - Hoje, a soja sai do Mato Grosso, roda alguns milhares de quilômetros para o sul, embarca nos portos de Santos ou Paranaguá, navega os mesmos quilômetros para o norte e volta para a mesma linha de latitude - ressaltou. Aelton também pediu atenção do governo para pesquisa conjunta do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) intitulada "Integração de conceitos e desenvolvimento de sistema de análise e formatação de projetos de concessão de rodovias e obras em infra-estrutura de transportes". Ele informou que a pesquisa analisa - sob aspectos históricos, econômicos, políticos e sociais - os desafios que o governo precisa enfrentar para levar um desenvolvimento verdadeiramente sustentável à região por onde passa a BR-163.

**FONTE: 24 Horas News**

## **Asfaltamento da BR-163 termina em 2007; produtores pagam pedágio**

O Governo ainda não tem um orçamento definido para todas as propostas do plano de desenvolvimento da BR-163. O custo total de implantação de todas as ações dentro dos quatro eixos temáticos deverá começar a ser discutido apenas em junho, quando a versão final do plano será apresentada pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. Por enquanto, sabe-se que apenas a pavimentação está orçada em R\$ 1 bilhão. Júlio Miragaya, do Ministério da Integração Nacional (MIN), que esteve na consulta pública sobre o plano BR-163 Sustentável Garantã do Norte no final de semana, diz que seria mais fácil fazer uma projeção de custos se o plano, que vai além do asfaltamento, dependesse apenas de recursos da União. Diversas propostas de fomento, infraestrutura e inclusão social dependem de parcerias com os governos dos três Estados – Mato Grosso, Pará e Amazonas – e das prefeituras da área de influência da rodovia. Para financiar o asfaltamento, o governo pretende contar com recursos do setor público e privado, além de financiamentos junto ao sistema financeiro. Há uma aproximação com empresas que demonstraram interesse em concorrer à licitação, em forma de consórcio. Antonio Galvão, secretário de Políticas de Desenvolvimento Regional do MIN, confirma que a cobrança de pedágio ao longo da rodovia está sendo estudada pelo governo, mas ainda não há nenhuma definição de qual a melhor forma de fazê-la sem onerar as comunidades que vivem na área. “A idéia é que esse pedágio não recaia sobre a população. Esse aspecto ainda está em estudo e não há nada definido” – diz Galvão. O uso das Parcerias Público-Privadas, as chamadas PPPs, está descartado nesse momento. Miragaya explica que o projeto ainda não foi suficientemente discutido, além de precisar ser regulamentado. Pela urgência que se tem para iniciar as obras, ele acredita que as PPPs dificilmente servirão para a BR-163. O consórcio da iniciativa privada parece a proposta mais viável. Mesmo sem um cronograma estabelecido, uma parte da obra poderá começar em dezembro deste ano. Antes disso, é preciso que o governo finalize o plano, cujo prazo é junho, e inicie o processo licitatório. Em função do período das chuvas no verão, no entanto, é possível que a pavimentação do trecho Garantã do Norte – Santarém seja feita em 2006. O governo espera concluir toda a parte de infraestrutura até o final de 2007, incluindo a restauração de toda a rodovia.

## **FONTE: A Notícia Digital**

### **GTI deixa Guarantã do Norte Enriquecido**

O Grupo de Trabalho Interministerial, do Governo Lula deixa Guarantã do Norte enriquecido e com esta etapa do plano, muito bem executada. A segunda rodada de Consulta Pública para discutir e apresentar propostas ao Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia Br 163 (Cuiabá - Santarém) ocorreu nestes dias 14 e 15 / 04 com muito sucesso em Guarantã do Norte. Representantes dos mais diversos e distantes segmentos da sociedade se fizeram presentes para discutir a 163. a quatro ou cinco anos atrás seria difícil acreditar numa discussão de tão alto nível reunindo setores que a tão pouco tempo eram tão antagônicos. Participaram da discussão prefeitos, vereadores, presidente da AL/MT deputado Silval Barbosa, deputado Pedro Satélite, representantes dos sindicatos de trabalhadores rurais, sindicato de produtores rurais, SINTEP, Biólogos da Unemat de Colider e Alta Floresta, Organizações Não Governamentais, Clubes de serviços, Cooperativas, Associação dos madeiros do extremo norte de MT, Comitê Pró Regularização Fundiária, representantes do INDEIA, da EMPAER, do IBAMA e do INCRA da região, Polícia Militar, CREA, Instituto Floresta, ICV ( Instituto Centro de Vida).destacamos a única representante do município de Sinop Julita Burko Duleba , capataz da colônia de pescadores Z4. Também participou ativamente das discussões a representante do Governo do Estado Sra. Márcia Vandoni. Mesmo com o fortíssimo calor os participantes foram perseverantes e participativos e o tempo foi intensamente aproveitado para os trabalhos debates e discussões e ao final culminou com um enriquecimento de propostas para o Plano. Os coordenadores Julio Miragaya (Ministério da Integração Regional , coordenador da secretaria executiva do Plano) Antônio Carlos Galvão ( Ministério da Integração Regional, secretário da Secretaria Executiva do Plano) e João Batista Barbosa da Silva (Assessor Especial do Gabinete do Ministro Luiz Duci ). Esses entre todos os representantes dos demais ministérios saíram muito satisfeitos pela realização, a objetividade e o grande número de propostas oferecidas, além de uma fortíssima integração com a realidade local. Por outro lado ficou destacado a grande aumento de participantes em relação à Consulta anterior. Um fator muito positivo é o sentimento de responsabilidade e de confiabilidade da quase totalidade dos participantes. E a sensação de que a realização do sonho de ver a BR 163 pavimentada até Santarém – PA está a cada dia mais perto. E a vitória maior é ter agregado a essa pavimentação a garantia de um Plano para o Desenvolvimento de toda a região e não somente um corredor de exportação que beneficie apenas uma minoria de exportadores em detrimento da grande massa de pioneiros da referida área. A apresentação do plano inicial somado com as propostas apresentadas, trouxe um enorme entusiasmo para a região e muitos elogios ao presidente Lula pela iniciativa, que finalmente vai

proporcionar a realização da 163 sem maiores conflitos e quase sem opositores a este projeto. Foi escolhida uma comissão provisória com representantes dos diversos segmentos sociais, governamentais e não governamentais, ao final essa comissão se reuniu com o coordenador Julio Maragaya onde trocaram informações telefones endereços ouviram orientações, fizeram perguntas e ambos (GTI e Comissão Provisória ) se comprometeram a estarem mantendo contatos permanentes, até a instalação do fórum que deverá ocorrer na primeira quinzena de julho do corrente ano.

## **FONTE: Só Notícias**

### **Consulta pública sobre a BR-163 avança nas propostas de ordenamento territorial**

Guarantã do Norte - A segunda consulta pública sobre o Plano BR-163 Sustentável, realizada em Guarantã do Norte, avançou na definição de propostas operacionais específicas para o projeto, ainda muito genéricas na sua segunda versão – redigida após a primeira fase de consultas públicas, em julho de 2004. Para o coordenador adjunto do Instituto Centro de Vida (ICV), Laurent Micol, o encontro foi mais produtivo que a primeira rodada de consultas, com um clima de trabalho e cooperação mais afinados e poucos momentos de tensão. Dos quatro eixos temáticos - ordenamento territorial e gestão ambiental, fomento a atividades produtivas, infraestrutura e inclusão social e cidadania – o primeiro foi o que mais avançou na consolidação de propostas e em ações emergenciais que já estão sendo tomadas pelo governo. Na avaliação de Micol, que também é um dos representantes do Fórum Mato-grossense de Meio Ambiente e Desenvolvimento (Formad) no Consórcio Socioambiental da BR-163, os demais eixos, apesar das discussões produtivas, carecem de mais especificidade, principalmente no detalhamento de atividades sustentáveis. Além disso, para o representante do Formad, a inclusão social deve ser a tônica do projeto e não um dos temas. Para o governo, a ausência de maior especificidade nas propostas representa o modo mais democrático de construção de um plano que contemple os interesses de todos os setores, pelo menos naquilo que é consenso entre as partes. O objetivo das consultas públicas, segundo Júlio Miragaya, coordenador da Secretaria Executiva do Plano BR-163 Sustentável, do Ministério da Integração Nacional, é detalhar as necessidades das regiões dentro dos quatro eixos temáticos: ordenamento territorial e gestão ambiental, fomento a atividades produtivas, infraestrutura e inclusão social e cidadania. “O objetivo é que o conjunto de propostas mais genéricas se cristalize com as consultas. Por exemplo: ampliar a rede viária é uma proposta genérica. Nas consultas, ela pode ser detalhada em pavimentar tais e tais rodovias” – explica Miragaya. Laurent Micol aponta falta de transparência na condução das consultas e formulação do plano. Segundo ele, há muita distância entre as diretrizes gerais e as ações propostas. Como exemplo, ele cita a proposta de concluir o programa Luz para Todos até 2008, incluída dentro do eixo de infraestrutura. “Isso é maravilhoso, mas não é uma proposta concreta. Deveria ter um plano de eletrificação com cronograma de execução, os critérios para priorizar áreas que serão beneficiadas primeiro, por exemplo. O Ministério das Minas e Energia tem o seu plano, mas não está aberto para discussão aqui” – aponta Micol. Outra fragilidade do processo de discussão através das consultas públicas no Mato Grosso é a falta de articulação entre os movimentos sociais e sindicais. Segundo o representante do Formad no Consórcio, os movimentos sociais de um modo geral ainda estão pouco articulados, o que torna o

diálogo com os representantes do setor produtivo, e mesmo com o governo, desequilibrado. “O processo é muito incipiente pra se dizer que está havendo diálogo. Nos últimos tempos o fortalecimento do capital social na região começou a acontecer, mas ainda é incipiente. É preciso uma agenda sistemática de diálogo entre os diferentes setores e o empoderamento desses espaços. Para haver diálogo é preciso que eles possam se transformar em ações concretas, ter poder de decisão sobre as políticas, e isso vai além da consulta” – aponta. Mesmo assim, diz que o governo reconheceu algumas falhas da primeira rodada de consultas públicas no que se tange o diálogo com os atores sociais envolvidos na discussão do Plano BR-163 Sustentável. Uma nova comissão, de caráter territorial foi montada com 20 representantes da região, cinco em cada um dos setores – governos locais, movimentos sociais e organizações não-governamentais, sindicatos de trabalhadores e empresários. Ao contrario da primeira fase - quando uma comissão provisória foi criada mas não participou da redação final das propostas - desta vez o governo federal promete manter uma comunicação semanal com os representantes escolhidos no encontro de Garantã do Norte. Está previsto também, para a primeira quinzena de junho, um encontro em Brasília para a apresentação final do plano, de todos os 20 membros da comissão, que deverá ser a origem do Fórum Regional que acompanhará a execução das propostas. “Ainda não está claro o papel dessa comissão, mas até junho nós esperamos participar mais da consolidação do plano” – acrescenta. Esta consulta, realizada nos dias 15 e 16 em Garantã do Norte, no Nortão mato-grossense, faz parte da segunda fase de consultas públicas, destinadas a detalhar o documento – a primeira ocorreu em Sorriso, nos dias 5 e 6 de abril. Ainda estão previstas três consultas durante abril, todas no Pará.

**FONTE: Só Notícias**

## **Grupo de trabalho reúne 21 ministérios discutindo estratégias para a Amazônia**

Os representantes dos ministérios da Integração Nacional (MIN) e do Meio Ambiente (MMA) que estiveram no último final de semana em Guarantã do Norte para a segunda fase de consultas públicas sobre o plano BR-163 Sustentável, são unânimes em louvar o concerto geral do processo de elaboração dos planos de desenvolvimento regional na Amazônia. Segundo Sandra Faillace, que representa o MMA no Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), a iniciativa é inédita na administração pública, abrangendo não só a elaboração do plano da BR-163, mas a própria discussão do Plano Amazônia Sustentável (PAS) – ao todo, 21 ministérios participam do GTI. “A integração que os dois planos permitem é muito benéfica. Nós começamos a entender como os ministérios estão trabalhando e facilita a construção de novas parcerias, por exemplo. Quem está trabalhando há muito tempo nas esferas do governo ressalta a dificuldade de interlocução entre os órgãos. Dá trabalho montar toda a estrutura, a gestão é muito complexa, mas está avançando. Alguns ministérios já incorporam o viés do desenvolvimento social e sustentável em outros projetos naturalmente” – conta Sandra. Segundo Antonio Galvão, secretário de Políticas de Desenvolvimento Regional do Ministério da Integração Nacional, o próprio diálogo entre os diversos planos para a região amazônica é inovador. O Plano da BR-163, segundo ele, é de caráter operacional e está diretamente ligado ao PAS, de caráter estratégico. “O PAS define as linhas gerais das políticas de desenvolvimento para a região amazônica, com dois vieses: o da sustentabilidade e o desenvolvimentista, unindo pela primeira vez dois ministérios que não se conversavam: Integração Nacional e Meio Ambiente. Já o Plano BR-163 Sustentável se encaixa dentro das políticas estratégicas estabelecidas para toda a região amazônica, mas operacionalizando questões próprias da área de influência desta rodovia. Uma das novidades deste projeto é justamente a quebra da idéia de somente um planejamento para toda a Amazônia, que possui diferentes necessidades conforme a região” – explica Galvão.

## **FONTE: O Liberal**

### **O homem e o macaco**

Desde o último dia 4 de abril, quando ocorreu a audiência pública da Assembléia Legislativa do Estado do Pará, que não tivemos mais sossego em nossas idas e vindas a Brasília, em face das inúmeras reuniões, debates e entrevistas, buscando sempre um caminho, uma luz, uma saída, para resolvermos os problemas advindos com a edição dos decretos presidenciais que criaram, além de outras reservas extrativistas, a “Verde Para Sempre”, no município de Porto de Moz, e “Riozinho do Anfrísio”, no município de Altamira. Afora a edição da absurda Medida Provisória nº 239 e do decreto (s/n) de 18 de fevereiro de 2005, dela decorrente, através do qual o presidente Lula interditou mais de 8 milhões de hectares de terra, na região do entorno da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), paralisando, por completo, toda a atividade madeireira, garimpeira e agropastoril naquela região do oeste do Pará, uma vez que está proibida até a roçagem da “juquirá”, que é uma vegetação que nasce em meio as pastagens artificiais. E agora, graças a essa paralisação econômica-empresarial, temos naquela região mais de 40 mil garimpeiros sem trabalho e mais de 30 mil desempregados, no entorno da BR-163, todos, naturalmente, desesperados, pois não enxergam, como nós também, nenhuma perspectiva futura, a não ser que se reverta esse quadro. O mesmo acontece em Porto de Moz, onde os moradores da Reserva Extrativista “Verde Para Sempre” não sabem o que fazer para sobreviver com suas famílias. Mas esse desespero, essa angústia, chegou a Belém naquela histórica audiência pública da Assembléia Legislativa. E, depois, chegou a Brasília, no gabinete do presidente da Câmara dos Deputados, que nos prometeu apadrinhar a nossa causa, a causa de defender o nosso direito, o direito ao trabalho e ao desenvolvimento. E a partir daquela histórica audiência com o deputado Severino Cavalcanti, na Câmara dos Deputados, não houve mais sossego, tal o número de reuniões, entrevistas e debates. Gente de toda parte do Brasil está enviando e-mails, uns a favor e outros contra. Mas o importante é que os brasileiros, de todos os recantos, agora estão discutindo sobre a Transamazônica, sobre a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), enfim, sobre a Amazônia, sobre a sua biodiversidade, sobre o seu desenvolvimento e, principalmente, sobre a sua internacionalização, fato que, aliás, sempre preocupou os governos militares, especialmente o do general Emílio Garrastazu Médici que convocou “os homens sem terra do Brasil a ocuparem as terras sem homens da Amazônia”, na década de setenta. Mas, em meio aos debates e entrevistas, houve um momento espetacular em que o prefeito Edílson Cardoso, de Porto de Moz, disse que não sabia o que fazer com os milhares de búfalos que vivem, há mais de 50 anos, nos campos naturais de várzea existentes na área da Reserva Extrativista “Verde Para Sempre”, uma vez que a legislação não admite que esses animais ali permaneçam, sugerindo, entre risos, que os mesmos fossem levados à Granja do Torto, até mesmo para que o presidente Lula saiba que nos campos naturais de várzea não há floresta. Só existe



capim. E de preferência “andré quicé”, que, aliás, é a melhor forrageira do mundo e que é nativa da Amazônia. Depois, em um outro debate, o mesmo prefeito Cardoso, com toda a emoção peculiar aos nossos caboclos, disse que “as árvores e os animais silvestres são importantes para a conservação do meio ambiente. Contudo, é fundamental que não se esqueça que o homem é o centro desse ecossistema.” E continuou: “de que adianta se preservar a floresta e os animais silvestres se o homem estiver morto?” E complementou: “o macaco é um bicho que não fala, porém é carinhoso e vive em sociedade. Possui uma relativa inteligência e é tão parecido com o homem que aquilo que ele comer na floresta, o homem pode comer com tranquilidade que não lhe fará mal nenhum”. Todavia, enfatizou: “muito embora o macaco seja esse animal muito simpático e que tem muita semelhança com os humanos, ele não é e não pode ser mais importante que o homem”. E concluiu: “pra que a preservação do meio ambiente, se o homem não existir?” Essa é a grande reflexão. Será que a Amazônia deve existir apenas para a contemplação dos homens, como querem os europeus e os americanos? Ou será que devemos ocupá-la, como queria o presidente Médici, para desenvolvê-la em favor do Brasil? A Amazônia é dos brasileiros. E os macacos que me perdoem, mas o homem é fundamental.

## **FONTE: Transportes Agora**

### **GTI BR-163 Sustentável está em São Félix do Xingu e Novo Progresso**

As equipes do Governo Federal, responsáveis pela segunda rodada de consultas públicas do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de Influência da BR 163, estão hoje e amanhã (18 e 19) em São Félix do Xingu e Novo Progresso, ambos no Pará, para apresentar e colher sugestões à penúltima versão do Plano BR-163 Sustentável. Durante o final de semana, os grupos promoveram consultas em Altamira (PA) e Guarantã do Norte (MT), onde reuniram mais de 300 pessoas, entre prefeitos, vereadores, representantes dos movimentos sociais e do setor privado. A consulta de São Félix do Xingu acontece na Câmara de Vereadores da cidade. Além de Altamira e Guarantã do Norte, o Grupo de Trabalho Interministerial responsável pela elaboração do Plano BR-163 Sustentável já fez consultas em Sorriso (MT), Itaituba (PA) e em Apuí (AM). A próxima consulta será em Santarém (PA) nos dias 27 e 28 de abril. No ano passado, as equipes do governo realizaram a primeira rodada de consultas em seis municípios do Pará e Mato Grosso. Na ocasião, colheram propostas e sugestões que foram incorporadas ao plano, que agora está sendo levado para novas discussões.

Nova fronteira – O projeto original da BR-163 é da década de 70. A rodovia começa em Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, passa pelo Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e vai até a divisa do Pará com o Suriname. A área de influência da rodovia alvo das consultas públicas está localizada entre Cuiabá (MT) e Santarém (PA) e tem 1,23 milhões de km<sup>2</sup>. Da parte física da BR 163, entre as duas cidades, falta pavimentar cerca de mil quilômetros, de um total de 1.764, principalmente no Pará. O objetivo é ligar a região Centro-Oeste ao porto de Santarém, permitindo o escoamento da produção do norte do Mato Grosso pelos portos de Mirituba (Itaituba) ou Santarém com a redução dos custos de transporte da carga. A rodovia ainda propiciará o escoamento no sentido contrário de eletroeletrônicos da Zona Franca de Manaus, além de carne, madeira e produtos agro-florestais ao Centro-sul do país. O GTI é composto pela Casa Civil da Presidência da República, que o coordena; pela Secretaria Geral da Presidência da República, Secretaria de Coordenação Política, Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica (Secom), e pelos ministérios da Agricultura, Ciência e Tecnologia, Cultura, Defesa, Educação, Integração Nacional, Justiça, Saúde, Cidades, Minas e Energia, Desenvolvimento Agrário, Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Desenvolvimento Social, Meio-Ambiente, Planejamento, Trabalho e Emprego, e Transportes.