

This file has been cleaned of potential threats.

If you confirm that the file is coming from a trusted source, you can send the following SHA-256 hash value to your admin for the original file.

113b00f79c9769e2c39554d7e4268f684e9d408044e0af8d81d61a9b202127b7

To view the reconstructed contents, please SCROLL DOWN to next page.

The text that follows is a TRANSLATION
O texto que segue é uma TRADUÇÃO

Os povos indígenas da Amazônia estão ameaçados pela Rodovia BR-319

Please cite the original article:
Favor citar o trabalho original:

**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> (no
prelo)**

Preprint available at:
Preprint disponível em:

<http://philip.inpa.gov.br>

The original publication will be available at:

O trabalho original estará disponível em:

<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.104548>

<http://www.elsevier.com/>

Os povos indígenas da Amazônia estão ameaçados pela Rodovia BR-319

Lucas Ferrante^{a, *}, Mércio Gomes^b e Philip Martin Fearnside^a

^a Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), 69067-375, Manaus, Amazonas, Brasil.

^b Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro e ex-presidente da Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

*Autor Correspondente. E-mail: lucasferrante@hotmail.com

Resumo: 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, 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.

Palavras-chave: Floresta amazônica; OIT-169; EIA; Terras Indígenas; Povos indígenas.

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 (Fearnside, 2017a). Aproximadamente 80% da Floresta amazônica do Brasil ainda está de pé (MapBiomias, 2019), 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 (Becker, 2001). 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

40 assassinatos de ativistas ambientais (Ferrante & Fearnside, 2019). A reconstrução da
41 rodovia aumentaria bastante as taxas de desmatamento em todas as áreas já conectadas
42 por estradas a Manaus, estendendo-se para o norte até a fronteira com a Venezuela
43 (Barni et al., 2015). A BR-319 também aumentaria bastante o desmatamento por causa
44 de suas estradas laterais planejadas, dando aos desmatadores acesso à vasta área de
45 floresta tropical na parte oeste do estado do Amazonas - muito além da rota rodoviária
46 (Fearnside & Graça, 2006).

47 A construção de estradas na Amazônia tem um papel crítico na condução do
48 aumento demográfico da região. Por exemplo, estima-se que as duas primeiras estradas
49 principais (Belém-Brasília e Brasília-Acre) aumentaram em cinco vezes a população da
50 Amazônia brasileira entre 1950 e 1960, pondo em movimento o rápido crescimento que
51 continuou nas décadas seguintes (Becker, 2001, p. 8). Os processos de abertura de
52 estradas e aumento demográfico por meio da migração são responsáveis pelo
53 desmatamento, extração de madeira, incêndios florestais, grilagem de terras e surtos de
54 malária, entre outros impactos (Sawyer, 1989, 2001; Laurance et al., 2002; Fearnside,
55 2003).

56 Um estudo de impacto ambiental foi elaborado para a BR-319, mas ainda não foi
57 aprovado. A aprovação, segundo as políticas brasileiras atuais, exige consulta às
58 comunidades indígenas localizadas a 40 km de ambos os lados da rodovia (MMA, 2011:
59 Anexo II, 2015). Contudo, como ocorreu com outras rodovias, os impactos das estradas
60 geralmente se estendem muito além dos 40 km. A Convenção 169 da Organização
61 Internacional do Trabalho (OIT), assinada pelo Brasil em 1991 e ratificada em 2002,
62 exige a consulta dos povos indígenas quando esses povos seriam direta ou indiretamente
63 impactados pelos projetos de desenvolvimento propostos. Os termos da Convenção 169
64 da OIT foram convertidos em lei brasileira em 2004 (PR, 2004). Também são
65 necessárias consultas pela Declaração dos Direitos dos Povos Indígenas da Organização
66 das Nações Unidas (United Nations, 2006), que o Brasil assinou, mas ainda não
67 ratificou. Aqui identificamos comunidades indígenas na área afetada pela reconstrução
68 proposta da Rodovia BR-319. Todos os dados utilizados neste artigo são públicos e
69 estão disponíveis nas fontes citadas.

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

76 Para a área afetada pela BR-319 dentro do limite de impacto de 150 km,
77 identificamos 63 Terras Indígenas, das quais 54 são classificadas como “regularizadas”,
78 o que significa que elas passaram por todas as etapas para serem consideradas Terras
79 Indígenas totalmente legais (“em estudo”, “delimitado”, “oficialmente declarado” e
80 “homologado”), duas das terras indígenas são “delimitados” (Terras Indígenas que
81 tiveram seus estudos antropológicos, históricos, terrestres, cartográficos e ambientais
82 aprovados pelo presidente da FUNAI e que estão aguardando análise do Ministério da
83 Justiça para a decisão de emitir uma Portaria Declaratória de Posse Indígena
84 Tradicional), duas são “homologadas” (assinadas conclusivamente sob um decreto do
85 Presidente da República), quatro são “oficialmente declarados” (com demarcação de
86 limites e descrição da área publicada no *Diário Oficial*) e uma está “em estudo” (com
87 dados antropológicos, históricos, terrestres, cartográficos e ambientais, estudos que
88 apóiam a identificação e delimitação de uma Terra Indígena ainda não concluídos).
89 Também encontramos cinco comunidades indígenas “sob identificação” fora de

90 qualquer uma das 63 Terras Indígenas, além de evidências antropológicas da existência
91 de uma faixa ou vila indígena que é relatada como isolada do contato com outros grupos
92 indígenas (Figura 1).

93 Nossos resultados indicam uma população total de mais de 18.000 indígenas
94 cujos direitos estão sendo violados dentro do limite de 150 km (Tabela 1). Dentro do
95 limite de impacto de 40 km em ambos os lados da rodovia planejada, existem 13 Terras
96 Indígenas regularizadas, uma área indicada no mapa da FUNAI como uma “reserva
97 indígena” [não uma categoria oficial no Brasil] e duas das cinco comunidades indígenas
98 mencionadas acima que estão fora das Terras Indígenas. O governo federal brasileiro,
99 por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT),
100 responsável pela reconstrução da rodovia, afirmou que consultará apenas as
101 comunidades em cinco das Terras Indígenas a 40 km da estrada. Isso foi defendido pela
102 empresa terceirizada que conduz o componente indígena do Estudo de Impacto
103 Ambiental (EIA) (MPAM, 2019a, b).

104 A distância de um projeto de rodovia na Amazônia ao qual o componente
105 indígena de um EIA se aplica é especificada em 40 km pela Ordem Interministerial nº
106 419, de 26 de outubro de 2011 (MMA, 2011: Anexo II). De acordo com a Convenção
107 169 da OIT (OIT, 1989), todos os povos indígenas afetados por projetos de
108 infraestrutura devem ser consultados, e nem a Convenção nem a legislação brasileira
109 correspondente (nº 5051, de 19 de abril de 2004: PR, 2004) especificam qualquer limite
110 de distância, tal como 40 km. Se um perímetro de 150 km fosse considerado o limite do
111 impacto, 63 Terras Indígenas e cinco comunidades indígenas fora das Terras Indígenas
112 seriam consideradas impactadas, além de muitas comunidades tradicionais não
113 indígenas (Figura 1). Na verdade, o impacto da rodovia afetaria os povos indígenas
114 muito além de qualquer limite de distância que se estende lateralmente da Rodovia BR-
115 319, porque a migração de desmatadores do "arco do desmatamento" pode continuar
116 além do ponto final da rodovia em Manaus, afetando todas as áreas conectadas a essa
117 cidade por estrada, incluindo o estado de Roraima, onde grandes áreas de terras
118 indígenas seriam expostas a possíveis invasões.

119 O processo histórico de abertura de estradas na Amazônia é marcado por
120 intensos conflitos sociais envolvendo posseiros, pecuaristas, agricultores, seringueiros e
121 indígenas. O status privilegiado concedido aos grandes atores empresariais, agrícolas e
122 industriais e a violência associada à rápida expansão de grandes projetos de
123 desenvolvimento, resultaram na região ser tratada como homogênea, desrespeitando as
124 diferenças sociais e ecológicas e destruindo o conhecimento e os modos de vida
125 tradicionais (Becker, 2001). O estado de Rondônia, cuja capital (Porto Velho) fica no
126 extremo sul da Rodovia BR-319, recebeu grandes fluxos migratórios de pequenos
127 agricultores, pecuaristas e madeireiros ilegais, que desmataram a maior parte do estado,
128 incluindo desmatamento em unidades de conservação (Pedlowski et al., 2005). Espera-
129 se que esses agentes migrem para o norte ao longo da Rodovia BR-319. Esses são os
130 mesmos atores que abriram repetidamente estradas ilegais (a partir de estradas legais) e
131 intensificaram o desmatamento nas fronteiras em toda a região amazônica (Perz et al.,
132 2007).

133 Atualmente, a Amazônia está enfrentando um aumento do desmatamento ilegal e
134 atividade de grileiros, posseiros, madeireiros e garimpeiros, incluindo aqueles em Terras
135 Indígenas e unidades de conservação, resultando em maiores conflitos com os povos
136 indígenas (Hanbury, 2019). Esse cenário sinistro foi estimulado tanto pelo discurso
137 antiambiental do atual presidente do Brasil, que assumiu o cargo em 1 de janeiro de
138 2019, quanto por suas ações concretas em demolir medidas que haviam combatido

139 esses males nas administrações presidenciais anteriores (Ferrante & Fearnside, 2019;
140 Valente, 2019a).

141 O Ministério Público Federal do Brasil, que foi criado pela Constituição do país
142 de 1988 para defender os interesses do povo, estabeleceu um fórum para discutir a
143 governança territorial, a fim de ajudar na proposta reconstrução da Rodovia BR-319.
144 Embora a maior parte dos participantes do fórum são potenciais beneficiários
145 diretamente interessados em promover o projeto da rodovia, vários indivíduos de
146 instituições de pesquisa e de organizações não-governamentais alertaram para os riscos
147 que o projeto representa para os povos indígenas e para o meio ambiente (MPAM,
148 2019a,b,c) Um promotor público no fórum (Rafael da Silva Rocha) enfatizou que o
149 desmatamento já está ocorrendo, que a falta de governança é um problema atual e que a
150 reabertura da rodovia poderia piorar esse cenário (MPAM, 2019c).

151 Um estudo econômico do Conservation Strategy Fund mostrou que a rodovia é
152 economicamente inviável (Fleck, 2009). A rodovia não é uma prioridade para o pelo
153 industrial de Manaus, porque os custos de transporte de produtos de Manaus para São
154 Paulo, seja por navio (via cabotagem) ou pelo sistema atual que combina barcas e
155 transporte rodoviário, são muito mais baratos que o transporte pela rodovia BR-319
156 (Teixeira, 2007). A rodovia BR-319 é o único grande projeto de infraestrutura na
157 Amazônia brasileira que não possui um estudo de viabilidade para demonstrar sua
158 racionalidade econômica. O motivo da exceção foi porque a estrada é supostamente
159 necessária para a "segurança nacional", conforme declarado em 8 de junho de 2009 por
160 um representante militar em uma reunião sobre licenciamento da BR-319 realizada pelo
161 Ministério Público Federal em Brasília (P.M. Fearnside, observação pessoal).
162 observação). No entanto, em 23 de fevereiro de 2012, o comandante militar da
163 Amazônia declarou em um seminário no Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia
164 em Manaus que a rodovia não é uma prioridade para a segurança nacional porque está
165 longe das fronteiras do país (ver: Fearnside, 2012, 2015a). A rodovia também não
166 aparece na lista de prioridades de segurança nacional do país (PR, 2008).

167 Em 5 de dezembro de 2019, um representante do DNIT declarou em uma
168 reunião no Ministério Público Federal em Manaus que o motivo da exceção foi o papel
169 da rodovia em levar serviços sociais aos residentes ao longo da rota da rodovia (P.M.
170 Fearnside & L. Ferrante, observação pessoal). No entanto, a rodovia BR-319 não faz
171 sentido como investimento para melhorar a vida dos moradores do interior da
172 Amazônia, devido ao alto custo da estrada (cerca de R\$ 4 bilhões ou US\$ 1 bilhão
173 apenas para a estrada sem abordar os impactos sociais e ambientais). A grande despesa
174 significa que muito mais benefício social poderia ser alcançado usando esses fundos
175 para escolas, postos de saúde e outras instalações necessárias em toda a região. De fato,
176 a oportunidade oferecida pelo projeto da rodovia para os políticos locais ganharem
177 visibilidade (por exemplo, *Diário do Amazonas*, 2015) significa que o valor do projeto
178 como atração de apoio eleitoral em Manaus é o verdadeiro motivo da rodovia
179 (Fearnside, 2015a, 2018).

180 Embora o novo presidente do Brasil tenha prometido reconstruir a rodovia,
181 durante sua campanha e em ocasiões subsequentes, a rodovia não está incluída no
182 orçamento para 2020, levantando mais uma vez a questão da viabilidade econômica do
183 projeto. As dramáticas limitações orçamentárias do governo brasileiro significam que
184 quaisquer medidas de mitigação propostas além da construção da estrada são apenas
185 promessas vazias. Dada a falta de cumprimento das exigências socioambientais atuais, é
186 evidente que os danos que a rodovia causaria aos povos indígenas e às comunidades
187 tradicionais não seriam mitigados. Em 18 de janeiro de 2020, líderes indígenas das
188 etnias Apurinã e Mura afirmaram formalmente seu direito de consulta, conforme

189 estabelecido pela Convenção 169 da OIT, como parte de uma denúncia apresentada ao
190 Ministério Público Federal, listando os impactos que a rodovia terá ou já está tendo em
191 suas terras (Gomes et al., 2020).

192 Projeções de desmatamento provocadas pela reconstrução da Rodovia BR-319
193 (dos Santos Júnior et al., 2018) indicam uma possibilidade real de desmatamento além
194 da área de 40 km, o que justifica a necessidade de consulta em um perímetro de 150 km.
195 Até o momento, nenhuma consulta foi feita com qualquer grupo ou comunidade
196 indígena, incluindo aqueles nas cinco Terras Indígenas que o governo diz que planeja
197 consultar. A ausência de consulta colocaria em risco o bem-estar e a sobrevivência dos
198 povos afetados pela Rodovia BR-319, porque as rodovias estimulam conflitos de terra
199 na Amazônia. Essa ameaça é ainda mais urgente por causa de medidas que o novo
200 presidente da república declarou serem suas prioridades, incluindo a abertura de terras
201 indígenas à mineração (Phillips, 2018), a suspensão da demarcação de novas Terras
202 Indígenas (Putti, 2019) e a permissão de arrendamento de povos indígenas suas terras
203 para o agronegócio (Gullino & Shinohara, 2019). Em 5 de fevereiro de 2020, o
204 presidente apresentou ao Congresso Nacional uma proposta de lei que abriria Terras
205 Indígenas para não-índios para implantar mineração, extração de petróleo e gás,
206 pecuária e plantações de monoculturas como soja e cana-de-açúcar (Congresso
207 Nacional, 2020), ignorando a necessidade de consulta prévia, conforme estabelecido
208 pela Convenção 169 da OIT. Foi relatado que as invasões de terras indígenas
209 aumentaram desde que o presidente Bolsonaro assumiu o cargo em janeiro de 2019
210 (Valente, 2019a). A Casa Civil supostamente estabeleceu um grupo de trabalho para
211 "estudar" como a adesão do Brasil à OIT-169 e seu requisito de consulta poderiam ser
212 totalmente rescindidos (Valente, 2019b).

213 A FUNAI, que é a agência encarregada de proteger os povos indígenas, foi
214 sucessivamente enfraquecida por cortes no orçamento e reduções de pessoal,
215 especialmente "indigenistas" qualificados e foi desmoralizada por ser forçada a permitir
216 desenvolvimentos desejados por partes mais poderosas do governo (por exemplo, ,
217 Fearnside, 2015b). A atual administração presidencial piorou drasticamente a situação.
218 De janeiro a julho de 2019, a FUNAI foi chefiada por um coronel aposentado do
219 exército que, antes de sua nomeação, estava encarregado do escritório de assuntos
220 indígenas da mineradora Belo Sun, trabalhando para facilitar a aprovação de uma mina
221 de ouro que teria consequências devastadoras para duas Terras Indígenas a jusante da
222 barragem de Belo Monte (Ferrante & Fearnside, 2019). Desde julho de 2019, a agência
223 é chefiada por um oficial da Polícia Federal (FUNAI, 2019), e os indigenistas restantes
224 da FUNAI foram substituídos por militares (Leitão, 2019). Um coronel do Exército foi
225 nomeado superintendente regional do DNIT no estado do Amazonas (Fernando, 2019)
226 e, em julho de 2019, o mesmo coronel também foi encarregado da superintendência do
227 DNIT para o estado de Rondônia, responsabilizando-o pela BR- 319 projeto de
228 construção nas duas extremidades da rodovia (Boni, 2019). O "Conselho da Amazônia"
229 anunciado após as queimadas e incêndios no Brasil em 2019 foi decretado em 11 de
230 fevereiro de 2020 com o objetivo de "coordenar e integrar ações governamentais
231 relacionadas à Amazônia Legal", incluindo ações "relacionadas à infraestrutura
232 regional" (PR, 2020). O conselho é liderado pelo general Hamilton Mourão, vice-
233 presidente do Brasil, que é conhecido por sua promessa de comer a boina de seu
234 uniforme militar se a Rodovia BR-319 não for concluída nos três anos restantes do
235 governo do presidente Bolsonaro (Amazonas em Tempo, 2020) Todos esses
236 desenvolvimentos diminuem as chances de os impactos da rodovia BR-319 sobre os
237 povos indígenas serem mitigados.

238 Observamos que o Brasil tem uma longa história de ter muitas leis e decretos
239 que, na prática, não são cumpridos - uma tradição que remonta ao início da história do
240 Brasil como uma colônia portuguesa há 500 anos (Rosenn, 1971). No caso da consulta
241 legalmente exigida aos povos indígenas, a lei foi repetidamente ignorada e os esforços
242 do Ministério Público Federal para garantir o cumprimento falharam. As barragens de
243 Belo Monte e São Manoel permanecem como monumentos concretos para esse fracasso
244 (Fearnside, 2017b,c,d). O caso BR-319 é um teste atual do sistema jurídico do país, com
245 implicações abrangentes, não apenas por causa dos impactos extraordinariamente graves
246 deste projeto de rodovia, mas também por causa dos muitos impactos das futuras
247 rodovias, barragens e outros desenvolvimentos da Amazônia.

248 A consulta sob a Convenção 169 da OIT deve fornecer "consentimento livre,
249 prévio e informado". O requisito "prévio" refere-se à consulta e ao consentimento
250 resultante que ocorre antes da decisão de construir um projeto de infraestrutura, e o
251 consentimento dos povos afetados deve fazer parte da decisão sobre a existência do
252 próprio projeto, não apenas uma adição de requisitos para medidas de mitigação. Em
253 outras palavras, os povos afetados têm o direito de dizer "não" (por exemplo, Esteves et
254 al., 2012). Os planos do DNIT para que a consulta prossiga nos próximos três anos,
255 apenas para serem finalizados antes da inauguração da rodovia concluída, não
256 representam consentimento prévio. O requisito "informado" significa que cada consulta
257 deve ser feita no próprio idioma da comunidade, de acordo com um protocolo
258 desenvolvido pela comunidade. Embora consultas deste tipo ainda não tenham sido
259 realizadas, um protocolo para consulta foi desenvolvido no caso de uma proposta mina
260 de potássio localizada a menos de 150 km da Rodovia BR-319 (Borges et al., 2019,
261 2020). A mina afeta comunidades do povo Mura, um grupo étnico também afetado pela
262 BR-319. Observe que é necessário fazer consultas para cada comunidade, não em
263 conjunto para grupos étnicos inteiros.

264 A maneira em que as opções de uma comunidade são apresentadas é
265 fundamental. Além de deixar clara a opção de dizer "não", a opção de dizer "sim, mas
266 apenas se certas condições forem atendidas" deve ser explicada realisticamente. Pode-se
267 esperar uma lista de medidas de governança e assistência nesse caso, e o resultado mais
268 provável é que esses tipos de demandas sejam convertidos em "condicionantes"
269 anexadas às licenças ambientais. Infelizmente, o valor dessas pré-condições se
270 deteriorou bastante. O processo de licenciamento ambiental do Brasil envolve três
271 licenças (preliminar, instalação e operação), cada uma das quais era tradicionalmente
272 concedida somente depois que todos os requisitos da etapa anterior fossem atendidos. A
273 partir de 2002, a prática de conceder licenças para as duas primeiras etapas com as
274 condicionantes anexadas permitiu que os projetos avançassem antes que todos os
275 requisitos fossem atendidos. Em 2015, a Barragem de Belo Monte estabeleceu um
276 precedente perigoso, permitindo que a licença de operação final seja concedida sem
277 atender a todos os requisitos. A licença final tinha 40 condicionantes do Instituto
278 Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e 26 da
279 FUNAI, e a história subsequente mostrou que poucos desses requisitos foram atendidos
280 (ver Fearnside, 2017b,c; Magalhães & da Cunha, 2017; MPF, 2018). No caso da BR-
281 319, mesmo que a aprovação ambiental desse projeto seja atualmente uma prioridade
282 política em todos os níveis do governo, após anos de discussão, as diferentes agências
283 não conseguiram concordar sobre quem assumaria por um simples posto de
284 fiscalização em cada extremidade do segmento central da rodovia, conforme exigido pelo
285 IBAMA. É claro que, uma vez concluída a rodovia, a disposição de pagar por um
286 extenso programa de governança e proteção das Terras Indígenas evaporaria por
287 completo.

288 Embora a consulta não garanta que todos os problemas serão resolvidos, tais
 289 como impedir a mudança desfavorável do uso da terra, se a Rodovia BR-319 for
 290 reconstruída sem consultar todos os povos indígenas afetados, ela servirá como um
 291 precedente perigoso para futuros projetos. Por exemplo, a atual administração
 292 presidencial anunciou o projeto de alta prioridade Barão do Rio Branco, que inclui uma
 293 estrada que serpenteia para o norte do rio Amazonas até a fronteira com o Suriname
 294 através de quatro unidades de conservação, duas Terras Indígenas e quatro terras
 295 quilombolas (áreas das comunidades tradicionais dos descendentes de escravos
 296 africanos em fuga, que têm os mesmos direitos que os povos indígenas) (Wenzel, 2020).
 297 Essas pessoas serão consultadas ou um precedente criado pela Rodovia BR-319
 298 permitirá que elas sejam ignoradas? A consulta aos povos indígenas é um direito desses
 299 povos e um caminho para levar a Amazônia à sustentabilidade.

300 **Agradecimentos**

301

302 LF agradece ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
 303 (CNPq) pela bolsa de doutorado. O PMF agradece ao CNPq (311103 / 2015-4) e ao
 304 Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA) (PRJ13

305

306 **Referências**

307

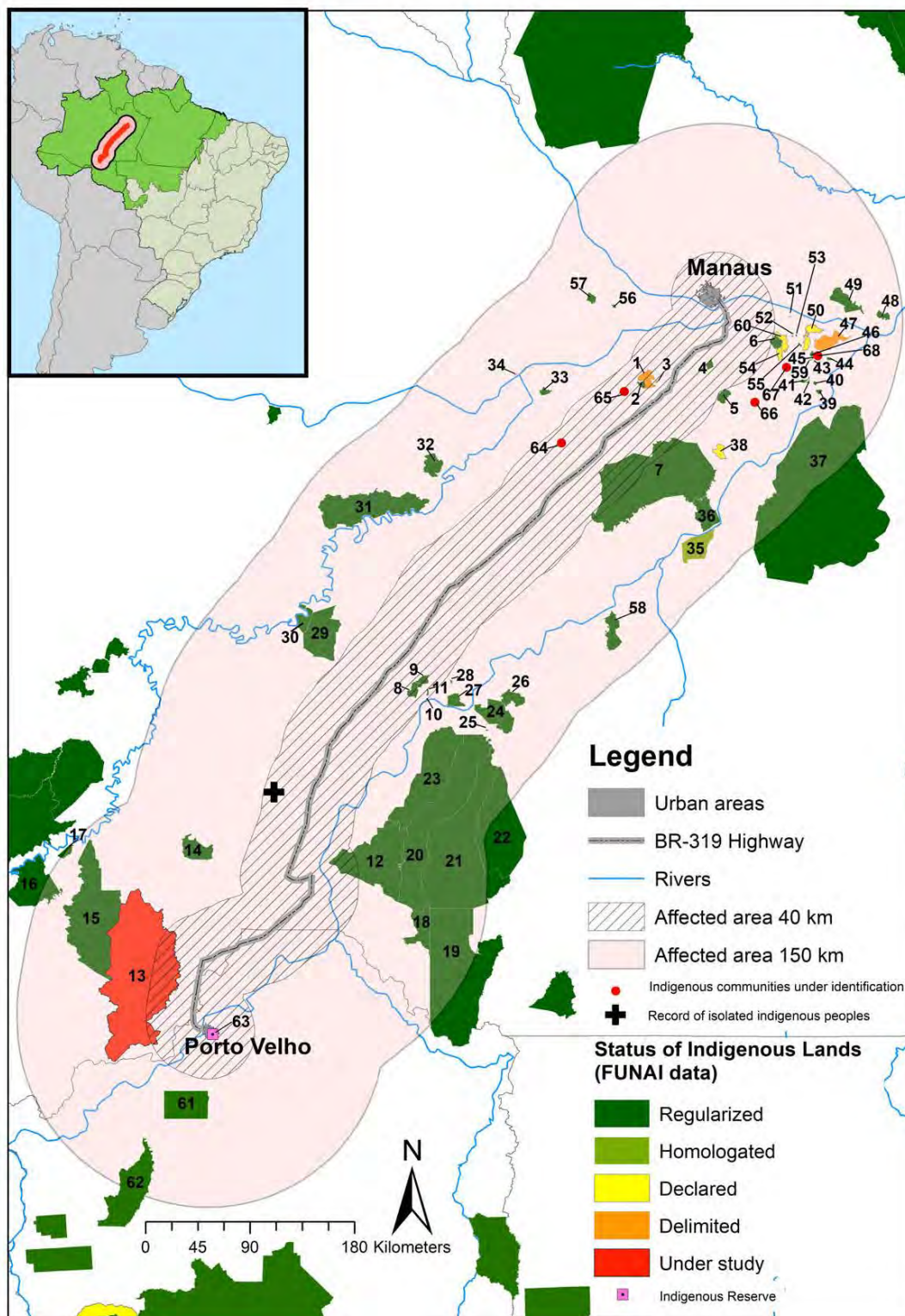
- 308 *Amazonas em Tempo*. 2020. O general Mourão vai comer a boina? *Amazonas em*
 309 *Tempo*, 23 January 2020, p. 3.
- 310 Barni, P. E., Fearnside, P. M., Graça, P. M. L. A., 2015. Simulating deforestation and
 311 carbon loss in Amazonia: Impacts in Brazil's Roraima state from reconstructing
 312 Highway BR-319 (Manaus-Porto Velho). *Environmental Management* 55(2):
 313 259-278. <https://doi.org/10.1007/s00267-014-0408-6>
- 314 Becker, B. K., 2001. Síntese do processo de ocupação da Amazônia – Lições do
 315 passado e desafios do presente. pp. 5-28 In: V. Fleischesser (ed.) *Causas e*
 316 *Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia*, Ministério do Meio Ambiente
 317 (MMA), Brasília, DF. 436 pp.
- 318 Boni, J. 2019. Após denúncias de corrupção, administração do Dnit em RO é repassada
 319 para o AM. *GI*, 16 July 2019.
 320 [https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2019/07/16/apos-denuncias-de-](https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2019/07/16/apos-denuncias-de-corrupcao-administracao-do-dnit-em-ro-e-repassada-para-o-am.ghtml)
 321 [corrupcao-administracao-do-dnit-em-ro-e-repassada-para-o-am.ghtml](https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2019/07/16/apos-denuncias-de-corrupcao-administracao-do-dnit-em-ro-e-repassada-para-o-am.ghtml)
- 322 Borges, T., Branford, S., Torres, M., 2019. Amazon's Mura indigenous group demands
 323 input over giant mining project. *Mongabay*, 27 December 2019.
 324 [https://news.mongabay.com/2019/12/amazons-mura-indigenous-group-](https://news.mongabay.com/2019/12/amazons-mura-indigenous-group-demands-input-over-giant-mining-project/)
 325 [demands-input-over-giant-mining-project/](https://news.mongabay.com/2019/12/amazons-mura-indigenous-group-demands-input-over-giant-mining-project/)
- 326 Borges, T., Branford, S., Torres, M., 2020. Mega-projeto para exploração de potássio no
 327 Amazonas gera controvérsias. *Mongabay*, 7 January 2020.
 328 [https://brasil.mongabay.com/2020/01/mega-projeto-para-exploracao-de-](https://brasil.mongabay.com/2020/01/mega-projeto-para-exploracao-de-potassio-no-amazonas-gera-controversias/)
 329 [potassio-no-amazonas-gera-controversias/](https://brasil.mongabay.com/2020/01/mega-projeto-para-exploracao-de-potassio-no-amazonas-gera-controversias/)
- 330 Congresso Nacional, 2020. PL 191/2020. Câmara dos Deputados, Brasília, DF, Brazil.
 331 [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=22](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2236765)
 332 [36765](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2236765)
- 333 *Diário do Amazonas*, 2015. Parlamentares dizem que não há impacto ambiental na BR-
 334 319. *Diário do Amazonas*, 29 October 2015, p. 4.
- 335 dos Santos Júnior, M., Yanai, A. M., Sousa Junior, F. O., de Freitas, I. S., Pinheiro, H.
 336 P., de Oliveira, A. C. R., da Silva, F. L., Graça, P. M. L. A., Fearnside, P. M.,
 337 2018. *BR-319 como propulsora de desmatamento: Simulando o impacto da*

- 338 *rodovia Manaus-Porto Velho*. Instituto do Desenvolvimento Sustentável da
 339 Amazônia (IDESAM), Manaus, Amazonas, Brazil. 54 pp.
 340 <https://idesam.org/analise-br319-ucs/>
- 341 Esteves, A. M., Franks, D., Vanclay, F., 2012. Social impact assessment: The state of the
 342 art. *Impact Assessment and Project Appraisal* 30(1): 34-42.
 343 <https://doi.org/10.1080/14615517.2012.660356>
- 344 Fearnside, P. M., 2003. *A Floresta Amazônica nas Mudanças Globais*. Instituto
 345 Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Manaus, Amazonas, Brazil. 134
 346 pp.
 347 http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2003/livro%20Floresta%20amazonica%20nas%20mudancas%20globais%20ED%20MIOLO%20web.pdf
- 348 Fearnside, P. M., 2012. Segurança nacional na Amazônia. pp. 177 & 191. In: A. L. Val
 349 & G. M. dos Santos (eds.) *GEEA: Grupo de Estudos Estratégicos Amazônicos*.
 350 Tomo V, Editora do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA),
 351 Manaus, Amazonas, Brazil. 191 pp. [http://portal.inpa.gov.br/arquivos/geea/05-](http://portal.inpa.gov.br/arquivos/geea/05-livro_geea_n5.pdf)
 352 [livro_geea_n5.pdf](http://portal.inpa.gov.br/arquivos/geea/05-livro_geea_n5.pdf)
- 353 Fearnside, P. M., 2015a. Highway construction as a force in destruction of the Amazon
 354 forest. pp. 414-424 In: R. van der Ree, D.J. Smith & C. Grilo (eds.) *Handbook of*
 355 *Road Ecology*. John Wiley & Sons, Oxford, UK. 552 pp.
 356 <https://doi.org/10.1002/9781118568170.ch51>
- 357 Fearnside, P. M., 2015b. Brazil's São Luiz do Tapajós Dam: The art of cosmetic
 358 environmental impact assessments. *Water Alternatives* 8(3): 373-396.
 359 [http://www.water-alternatives.org/index.php/alldoc/articles/vol8/v8issue3/297-](http://www.water-alternatives.org/index.php/alldoc/articles/vol8/v8issue3/297-a8-3-5/file)
 360 [a8-3-5/file](http://www.water-alternatives.org/index.php/alldoc/articles/vol8/v8issue3/297-a8-3-5/file)
- 361 Fearnside, P. M., 2017a. Deforestation of the Brazilian Amazon. In: H. Shugart (ed.)
 362 *Oxford Research Encyclopedia of Environmental Science*. (Oxford University
 363 Press, New York). <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199389414.013.102>
- 364 Fearnside, P. M., 2017b. Belo Monte: Actors and arguments in the struggle over
 365 Brazil's most controversial Amazonian dam. *Die Erde* 148(1): 14-26.
 366 <https://doi.org/10.12854/erde-148-27>
- 367 Fearnside, P. M., 2017c. Brazil's Belo Monte Dam: Lessons of an Amazonian resource
 368 struggle. *Die Erde* 148(2-3): 167-184. <https://doi.org/10.12854/erde-148-46>.
- 369 Fearnside, P. M., 2017d. Amazon dam defeats Brazil's environment agency. *Mongabay*
 370 20 September 2017. [https://news.mongabay.com/2017/09/amazon-dam-defeats-](https://news.mongabay.com/2017/09/amazon-dam-defeats-brazils-environment-agency-commentary/)
 371 [brazils-environment-agency-commentary/](https://news.mongabay.com/2017/09/amazon-dam-defeats-brazils-environment-agency-commentary/)
- 372 Fearnside, P. M., 2018. BR-319 e a destruição da floresta amazônica. *Amazônia Real*,
 373 19 October 2018. [http://amazoniareal.com.br/br-319-e-destruicao-da-floresta-](http://amazoniareal.com.br/br-319-e-destruicao-da-floresta-amazonica/)
 374 [amazonica/](http://amazoniareal.com.br/br-319-e-destruicao-da-floresta-amazonica/)
- 375 Fearnside, P. M., Graça, P. M. L. A., 2006. BR-319: Brazil's Manaus-Porto Velho
 376 Highway and the potential impact of linking the arc of deforestation to central
 377 Amazonia. *Environmental Management* 38(5): 705-716.
 378 <https://doi.org/10.1007/s00267-005-0295-y>.
- 379 Fernando, T., 2019. Militar da reserva assume superintendência do DNIT no Amazonas.
 380 *Toda Hora*, 12 April 2019. [https://www.todahora.com/articulos/militar-da-](https://www.todahora.com/articulos/militar-da-reserva-assume-superintendencia-do-dnit-no-amazonas)
 381 [reserva-assume-superintendencia-do-dnit-no-amazonas](https://www.todahora.com/articulos/militar-da-reserva-assume-superintendencia-do-dnit-no-amazonas)
- 382 Ferrante, L., Fearnside, P. M., 2019. Brazil's new president and "ruralists" threaten
 383 Amazonia's environment, traditional peoples and the global climate.
 384 *Environmental Conservation* 46(4): 261-263.
 385 <https://doi.org/10.1017/S0376892919000213>
- 386

- 387 Fleck, L., 2009. *Eficiência Econômica, Riscos e Custos Ambientais da Reconstrução da*
388 *BR 319*. Série Técnica, no. 17. Conservation Strategy Fund (CSF), Lagoa Santa,
389 Minas Gerais, Brazil. 53 pp. [https://www.conservation-](https://www.conservation-strategy.org/pt/publication/eficiencia-economica-riscos-e-custos-ambientais-da-reconstrucao-da-rodovia-br-319#.W1NKXvZFXMs)
390 [strategy.org/pt/publication/eficiencia-economica-riscos-e-custos-ambientais-da-](https://www.conservation-strategy.org/pt/publication/eficiencia-economica-riscos-e-custos-ambientais-da-reconstrucao-da-rodovia-br-319#.W1NKXvZFXMs)
391 [reconstrução-da-rodovia-br-319#.W1NKXvZFXMs](https://www.conservation-strategy.org/pt/publication/eficiencia-economica-riscos-e-custos-ambientais-da-reconstrucao-da-rodovia-br-319#.W1NKXvZFXMs)
- 392 FUNAI (Fundação Nacional do Índio), 2019. Marcelo Augusto Xavier da Silva toma
393 posse como presidente da Funai. Assessoria de Comunicação, FUNAI, Brasília,
394 DF, Brazil. 24 July 2019.
395 [http://www.funai.gov.br/index.php/comunicacao/noticias/5532-marcelo-](http://www.funai.gov.br/index.php/comunicacao/noticias/5532-marcelo-augusto-xavier-da-silva-toma-posse-como-presidente-da-funai)
396 [augusto-xavier-da-silva-toma-posse-como-presidente-da-funai](http://www.funai.gov.br/index.php/comunicacao/noticias/5532-marcelo-augusto-xavier-da-silva-toma-posse-como-presidente-da-funai)
- 397 Hanbury, S., 2019. Murders of indigenous leaders in Brazilian Amazon hits highest
398 level in two decades. *Mongabay*, 14 December 2019.
399 [https://news.mongabay.com/2019/12/murders-of-indigenous-leaders-in-brazil-](https://news.mongabay.com/2019/12/murders-of-indigenous-leaders-in-brazil-amazon-hit-highest-level-in-two-decades)
400 [amazon-hit-highest-level-in-two-decades](https://news.mongabay.com/2019/12/murders-of-indigenous-leaders-in-brazil-amazon-hit-highest-level-in-two-decades)
- 401 Gomes, J.O. et al. 2020. Denúncia dos povos e comunidades indígenas e ribeirinhas do
402 Lago do Capanã ao Ministério Público Federal contra as obras de manutenção e
403 reabertura da BR-319. Available at:
404 [http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Outros%20documentos/BR-](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Outros%20documentos/BR-319-Denuncia_assinada_por_liderancas_Indigenas_&_ribeirinhas.pdf)
405 [319-Denuncia_assinada_por_liderancas_Indigenas_&_ribeirinhas.pdf](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Outros%20documentos/BR-319-Denuncia_assinada_por_liderancas_Indigenas_&_ribeirinhas.pdf)
- 406 Gullino, D., Shinohara, G., 2019. Bolsonaro diz que reservas indígenas buscam
407 'inviabilizar' Brasil. *O Globo*, 27 August 2019.
408 [https://oglobo.globo.com/sociedade/bolsonaro-diz-que-reservas-indigenas-](https://oglobo.globo.com/sociedade/bolsonaro-diz-que-reservas-indigenas-buscam-inviabilizar-brasil-23908043)
409 [buscam-inviabilizar-brasil-23908043](https://oglobo.globo.com/sociedade/bolsonaro-diz-que-reservas-indigenas-buscam-inviabilizar-brasil-23908043)
- 410 ILO (International Labour Organization), 1989. C169 – Indigenous and Tribal Peoples
411 Convention, 1989 (No. 169). ILO, Geneva, Switzerland.
412 <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/>
- 413 Laurance, W. F., Albernaz, A. K. M., Schroth, G., Fearnside P. M., Bergen, S.,
414 Venticinque, E. M., da Costa, C., 2002. Predictors of deforestation in the
415 Brazilian Amazon. *Journal of Biogeography* 29: 737-
416 748. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2699.2002.00721.x>
- 417 Leitão, M., 2019. Povos indígenas do Amazonas criticam nomeação de militar para
418 coordenação da Funai. *G1*, 5 December 2019. Available at:
419 [https://g1.globo.com/politica/blog/matheus-leitao/post/2019/12/05/povos-](https://g1.globo.com/politica/blog/matheus-leitao/post/2019/12/05/povos-indigenas-do-amazonas-criticam-nomeacao-de-militar-para-coordenacao-da-funai.ghtml)
420 [indigenas-do-amazonas-criticam-nomeacao-de-militar-para-coordenacao-da-](https://g1.globo.com/politica/blog/matheus-leitao/post/2019/12/05/povos-indigenas-do-amazonas-criticam-nomeacao-de-militar-para-coordenacao-da-funai.ghtml)
421 [funai.ghtml](https://g1.globo.com/politica/blog/matheus-leitao/post/2019/12/05/povos-indigenas-do-amazonas-criticam-nomeacao-de-militar-para-coordenacao-da-funai.ghtml)
- 422 Magalhães, S. B., da Cunha, M. C. (eds.), 2017. *A Expulsão de Ribeirinhos em Belo*
423 *Monte: Relatório da SBPC*. Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência
424 (SBPC), São Paulo, SP, Brazil. 448 pp.
425 <http://portal.sbpcnet.org.br/livro/belomonte.pdf>
- 426 MapBiomias, 2019. Cobertura e Uso do Solo, 2019. Projeto de Mapeamento Anual da
427 Cobertura e Uso do Solo no Brasil (MapBiomias), São Paulo, SP, Brazil.
428 Available at: <http://mapbiomas.org/map#coverage>
- 429 MMA (Ministério do Meio Ambiente), 2011. Portaria Interministerial N° 419, de 26 de
430 outubro de 2011. *Diário Oficial da União*, 28 October 2011 (n° 208, Section 1,
431 p. 81). [http://www.palmares.gov.br/wp-content/uploads/2010/11/portaria-419-](http://www.palmares.gov.br/wp-content/uploads/2010/11/portaria-419-11.pdf)
432 [11.pdf](http://www.palmares.gov.br/wp-content/uploads/2010/11/portaria-419-11.pdf)
- 433 MMA (Ministério do Meio Ambiente), 2015. Portaria Interministerial N° 60, de 24 de
434 março de 2015. *Diário Oficial da União*, 25 March 2015 (n° 57, Section 1, p.
435 71).

- 436 http://www.lex.com.br/legis_26632223_portaria_interministerial_n_60_de_24_d
437 [e_marco_de_2015.aspx](http://www.lex.com.br/legis_26632223_portaria_interministerial_n_60_de_24_d)
- 438 MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019a. Ata da 12ª Reunião do
439 Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-
440 319. MPAM, Manaus, Amazonas, Brazil. Available at:
441 [http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-
442 319/Outros%20documentos/Atas_reunioes_Forum_BR-
443 319/Ata%20da%20XII%20reunião%20do%20Forum%20BR%20319.%20Sede
444 %20da%20OAB.%2027.02.2019%20\(REVISADA\).pdf](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Outros%20documentos/Atas_reunioes_Forum_BR-319/Ata%20da%20XII%20reunião%20do%20Forum%20BR%20319.%20Sede%20da%20OAB.%2027.02.2019%20(REVISADA).pdf)
- 445 MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019b. Ata da 13ª Reunião do
446 Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-
447 319. MPAM, Manaus, Amazonas, Brazil. Available at:
448 [http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-
449 319/Outros%20documentos/Atas_reunioes_Forum_BR-
450 319/ATA%20da%20XIII%20reunião%20Forum%20BR%20319.%20Sede%20d
451 o%20CREA_AM.%2025.03.2019%20\(REVISADA\).pdf](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Outros%20documentos/Atas_reunioes_Forum_BR-319/ATA%20da%20XIII%20reunião%20Forum%20BR%20319.%20Sede%20do%20CREA_AM.%2025.03.2019%20(REVISADA).pdf)
- 452 MPAM (Ministério Público do Estado do Amazonas), 2019c. Ata da 17ª Reunião do
453 Fórum Permanente de Discussão sobre o processo de reabertura da rodovia BR-
454 319. MPAM, Manaus, Amazonas, Brazil. Available at:
455 [http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-
456 319/Outros%20documentos/Atas_reunioes_Forum_BR-
457 319/ATA%20da%20XVII%20reunião%20Forum%20BR%20319.%2012.08.201
458 9.%20Sest_senat.pdf](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Outros%20documentos/Atas_reunioes_Forum_BR-319/ATA%20da%20XVII%20reunião%20Forum%20BR%20319.%2012.08.2019.%20Sest_senat.pdf)
- 459 MPF (Ministério Público Federal), 2018. Justiça multa Norte Energia e União em R\$
460 1,8 mi por atraso em condicionante indígena de Belo Monte. MPF do Pará,
461 Belém, Pará, Brazil. [http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-
462 pa/justica-multa-norte-energia-e-uniao-em-r-1-8-mi-por-atraso-em-
463 condicionante-indigena-de-belo-monte](http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/justica-multa-norte-energia-e-uniao-em-r-1-8-mi-por-atraso-em-condicionante-indigena-de-belo-monte)
- 464 Pedlowski, M. A., Matricardi, E. A. T., Skole, D., Cameron, S. R., 2005. Conservation
465 units: A new deforestation frontier in the Amazonian state of Rondônia, Brazil.
466 *Environmental Conservation* 32(2): 149-155.
467 <https://doi.org/10.1017/S0376892905002134>
- 468 Perz, S. G., Caldas, M. M., Arima, E., Walker, R. J., 2007. Unofficial road building in
469 the Amazon: Socioeconomic and biophysical explanations. *Development and
470 Change* 38(3): 529-551. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.2007.00422.x>
- 471 Phillips, D., 2018. Brazil's biggest tribal reserve faces uncertain future under Bolsonaro:
472 Far-right government vows to legalise mining and commercial farming on
473 indigenous Yanomami land. *The Guardian*, 18 December 2018. Available at:
474 [https://www.theguardian.com/world/2018/dec/18/brazil-biggest-tribalreserve-
475 faces-uncertain-future-under-jair-bolsonaro](https://www.theguardian.com/world/2018/dec/18/brazil-biggest-tribalreserve-faces-uncertain-future-under-jair-bolsonaro)
- 476 PR (Presidência da República), 2004. Decreto No 5.051, de 19 de abril de 2004. PR,
477 Brasília, DF, Brazil. [www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-
478 2006/2004/decreto/d5051.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5051.htm) – accessed 8 March 2016
- 479 PR (Presidência da República), 2008. Estratégia Nacional de Defesa. Decreto 6.703 de
480 18 de dezembro de 2008. PR, Casa Civil, Subchefia de Assuntos Jurídicos,
481 Brasília, DF, Brazil. 36 pp.
482 http://www.fab.mil.br/portal/defesa/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf
- 483 PR (Presidência da República), 2020. Decreto Nº , de de de 2020. Dispõe sobre o
484 Conselho Nacional da Amazônia. PR, Brasília, DF, Brazil. Legal.
485 <https://static.poder360.com.br/2020/02/Decreto-Conselho-Amazonia.pdf>

- 486 Putti, A., 2019. Bolsonaro: “Enquanto eu for presidente, não tem demarcação de terra
487 indígena”. *Carta Capital*, 16 August 2019.
488 [https://www.cartacapital.com.br/politica/bolsonaro-enquanto-eu-for-presidente-](https://www.cartacapital.com.br/politica/bolsonaro-enquanto-eu-for-presidente-nao-tem-demarcacao-de-terra-indigena/)
489 [nao-tem-demarcacao-de-terra-indigena/](https://www.cartacapital.com.br/politica/bolsonaro-enquanto-eu-for-presidente-nao-tem-demarcacao-de-terra-indigena/)
- 490 Rosenn, K. S., 1971. The jeito: Brazil’s institutional bypass of the formal legal system
491 and its development implications. *American Journal of Comparative Law* 19(3):
492 514-549. <https://doi.org/10.2307/839559>
- 493 Sawyer, D., 1989. Población, desarrollo y medio ambiente en la región amazónica
494 brasileña: el papel de las políticas oficiales. pp. 43-50. In: C. Reboratti. (ed.).
495 *Poblacion y Ambiente en America Latina*. 1 ed. Grupo Editor Latinoamericano
496 S.R.L, Buenos Aires, Argentina. 180 pp.
- 497 Sawyer, D., 2001. Evolução demográfica, qualidade de vida e desmatamento na
498 Amazônia. pp. 73-90 In: V. Fleischresser (ed.) *Causas e Dinâmicas do*
499 *Desmatamento na Amazônia*. Ministério do Meio Ambiente (MMA), Brasília,
500 DF, Brazil. 436 pp.
- 501 Teixeira, K. M., 2007. Investigação de Opções de Transporte de Carga Geral em
502 Contêineres nas Conexões com a Região Amazônica. Doctoral thesis in transport
503 engineering. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos:
504 São Carlos, São Paulo, Brazil. 235 pp.
505 [https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-27112007-](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-27112007-110022/publico/KARENINA_2007.pdf)
506 [110022/publico/KARENINA_2007.pdf](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-27112007-110022/publico/KARENINA_2007.pdf)
- 507 United Nations, 2006. United Nations Declaration of the Rights of Indigenous Peoples.
508 United Nations, New York, U.S.A. 28 pp.
509 [https://www.un.org/development/desa/indigenouspeoples/wp-](https://www.un.org/development/desa/indigenouspeoples/wp-content/uploads/sites/19/2018/11/UNDRIP_E_web.pdf)
510 [content/uploads/sites/19/2018/11/UNDRIP_E_web.pdf](https://www.un.org/development/desa/indigenouspeoples/wp-content/uploads/sites/19/2018/11/UNDRIP_E_web.pdf)
- 511 Valente, R., 2019a. Invasões a terras indígenas disparam sob Bolsonaro, aponta
512 conselho da CNBB. *Folha de São Paulo*, 24 September 2019.
513 [https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/09/invasoes-a-terras-indigenas-](https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/09/invasoes-a-terras-indigenas-disparam-sob-bolsonaro-aponta-grupo-ligado-a-cnbb.shtml)
514 [disparam-sob-bolsonaro-aponta-grupo-ligado-a-cnbb.shtml](https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/09/invasoes-a-terras-indigenas-disparam-sob-bolsonaro-aponta-grupo-ligado-a-cnbb.shtml)
- 515 Valente, R., 2019b. Grupo do governo quer rever consulta a índios sobre grandes obras.
516 *Folha de São Paulo*, 4 October 2019,
517 [https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/10/grupo-do-governo-articula-](https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/10/grupo-do-governo-articula-revisao-de-consulta-a-indios-sobre-grandes-obras.shtml)
518 [revisao-de-consulta-a-indios-sobre-grandes-obras.shtml](https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/10/grupo-do-governo-articula-revisao-de-consulta-a-indios-sobre-grandes-obras.shtml)
- 519 Wenzel, F., 2020. Asfaltando a Amazônia: Bolsonaro inaugura trecho de rodovia
520 federal e planeja mais mil quilômetros cortando áreas protegidas de floresta no
521 Norte do Pará. *Folha de São Paulo, Revista Piauí*, 14 February 2020.
522 <https://piaui.folha.uol.com.br/asfaltando-a-amazonia/>
523



524
525
526
527
528
529
530
531

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.

532 Tabela 1. Situação das terras indígenas e populações

533

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

534

535