

ATA DA XII REUNIÃO DO FÓRUM PERMANENTE DE DISCUSSÃO SOBRE O PROCESSO DE REABERTURA DA RODOVIA BR-319

No dia **27 de fevereiro de 2019**, às 14h45min, na Sede a OAB/AM, foi realizada a XII Reunião Ordinária do Fórum Permanente de Discussão Sobre o Processo de Reabertura da Rodovia BR-319, com a participação das pessoas que assinaram a lista de presença em anexo.

Aberta a reunião pelo Presidente da OAB/AM, **Marco Aurélio Choy**, anfitrião do evento, este saudou a todos e, a seguir, conclamou os presentes para cantar o hino nacional. Após, o **Dr. Rafael da Silva Rocha**, Procurador da República, como condutor do Fórum, agradeceu a presença de todos e submeteu a pauta para aprovação da plenária, que ficou assim estabelecida após ser assentida por todos: **a)** discussão dos encaminhamentos da reunião anterior; **b)** painel com os informes do IBAMA e DNIT; **c)** apresentação da Secretaria de Estado e Meio Ambiente – SEMA sobre o planejamento e gestão das unidades de conservação, com tempo de exposição sugerido em 30 minutos, com 3 minutos, no máximo, para cada intervenção dos participantes; **d)** painel para discutir a viabilidade econômica da rodovia, que a princípio seria exposto pela FIEAM e SUFRAMA, o que não se confirmou, tendo assumido, espontaneamente, o encargo, os participantes do fórum, Dr. Lucas e Dr. Jorge, em apresentação de 10 minutos cada, com intervenção de 3 minutos, no máximo, para cada um dos inscitos; **e)** assuntos gerais e encaminhamentos.

a) Discussão dos encaminhamentos da reunião anterior:

Dr. Rafael fez leitura dos encaminhamentos da XI Reunião do Fórum:

1. **A próxima reunião do fórum será na sede da OAB, no dia 25 de fevereiro de 2019 (a data foi posteriormente alterada para o dia 27/02);**
2. Será agendada reunião do DNIT com o Procurador da República Fernando Merloto para tratar das questões levantadas na presente reunião, em data anterior ao próximo Fórum, a fim de atualizar os participantes sobre o componente indígena na próxima reunião;
3. Solicitar ao IPAAM e à SEMA informações sobre a concessão de planos de manejo na área de influência da BR-319, a fim de saber se o Estado realmente tem adotado essa política e quais são as políticas públicas que pretendem implementar a longo prazo;
4. Solicitar audiência com o novo governador do Estado do Amazonas, antes da próxima reunião do Fórum;
5. Agendar reunião com a presidência do DNIT, em data a ser definida posteriormente.

A seguir, explicou sobre a situação atual de cada um dos encaminhamentos:

Disse que a reunião do Fórum, previamente marcada para o dia 25.02.2019, foi alterada para a presente data.

Sobre a reunião do DNIT com o Procurador Fernando Merloto, o **Dr. Rafael** esclareceu que coordena, organiza e representa o MPF nesse Fórum, mas não tem atribuição para todos os assuntos que surgirem no âmbito das discussões. Ressaltou que a tutela dos direitos indígenas e dos povos tradicionais que habitam a área de influência da BR-319 são de atribuição do Dr. Fernando, que possui procedimento próprio e adotará as deliberações que entender conveniente. Enfatizou que este participou da última reunião, ocasião em que fez alguns esclarecimentos, ficando estabelecida uma reunião com DNIT, a fim de atender de forma mais pontual as demandas que ele tem apresentado. Sobre essa reunião, o **Dr. Carlos Eduardo**, do DNIT, informou que não conseguiu agendá-la até a presente data, por conta da pauta do Procurador. Contudo, narrou que está em tratativa com o gabinete do procurador para marcar a reunião.

Sobre os ofícios enviados ao IPAAM e à SEMA, a fim de obter informações sobre os planos de manejo que teriam sido autorizados na área de influência da BR-319, a SEMA, presente na plenária, confirmou o recebimento do documento. Dr. Rafael ressaltou que também solicitou, no mesmo expediente, a cópia integral do processo de licenciamento. Na oportunidade, enfatizou que traria as informações das respostas nas próximas reuniões.

Sobre a reunião do MPF com o governador e secretários de Meio Ambiente e Infraestrutura, além do Presidente do IPAAM, o **Dr. Rafael** disse que expôs a visão dos participantes do Fórum, como também opiniões particulares do MPF. Ressaltou que nessa reunião solicitou o agendamento de outra, agora com os participantes do Fórum, mas até a presente data não obteve resposta. Pretendia entregar pessoalmente o Relatório Parcial Conclusivo ao Governador, mas como a reunião não ocorreu, vai encaminhar por ofício e acrescentar outras solicitações sobre o planejamento que se tem sobre a governança e as políticas públicas adotadas para a região da BR-319. Frisou que vai solicitar formalmente que haja essa audiência não só com o MPF, mas também com os participantes do Fórum.

Por fim, esclareceu o **Dr. Rafael** que o encaminhamento final foi uma reunião com a Presidência do DNIT. Porém, alguns participantes do Fórum foram a Brasília/DF e se reuniram com o Ministro da Infraestrutura, Dr. Tarcísio Gomes de Freitas.

Dada a palavra ao **Dr. André Marsílio**, Presidente da Associação dos Amigos e Defensores da BR-319, que participou dessa reunião, ele disse que pela primeira vez 3 governadores da Região Norte, além de deputados e senadores da maioria dos Estados da Região Norte, estiveram presentes para tratar de uma pauta exclusiva com o ministro - a BR-319. Pela primeira vez houve a união da bancada em prol da BR-319. Destacou que o fato que os levou à reunião com o ministro foi a não inclusão da BR-319 no pacote de prioridades de infraestrutura do governo do Presidente Bolsonaro. Ressaltou que o ministro disse que a BR-319 será sim uma prioridade, com previsão de visitar o local agora na época do “inverno”. Solicitou registro em ata para eventual representação no MPF contra o DNIT, caso se confirme a versão dada pelo ministro de que o DNIT está fazendo novamente um estudo de viabilidade econômica da BR-319. Afirmou que se isso se confirmar vai ser mais dinheiro gasto, razão pela qual a associação entrará com uma representação contra o DNIT junto ao MPF, pois, se não está enganado, é o quinto estudo de viabilidade econômica. No geral, na reunião, o ministro falou que vai dar a atenção devida à BR-319 e que vem visitar o Estado do Amazonas. Relatou que houve também um pedido do Governador do Estado em ter a prioridade no licenciamento da BR-319. Contudo, foi ressaltado ao ministro que a questão da competência do licenciamento, se da União ou do Estado, já foi discutida, oportunidade em que definiu que não vai acatar o pedido e que o processo que já está tramitando continuará normalmente. Pediram, ainda, ao líder da bancada do Amazonas, Senador Omar Aziz, uma emenda parlamentar para manutenção da BR-319, não tendo obtido resposta até o momento. Por fim, narrou que foi criada uma Secretaria de Licenciamento no IBAMA, que trataria exclusivamente do licenciamento da BR-319.

Dr. Rafael encerrou o momento de abertura da reunião e desfez a mesa inicial, agradecendo a todos os participantes. Em seguida, convidou os participantes do painel para discutir a questão do licenciamento (IBAMA) e execução das obras (DNIT).

b) painel com os informes do IBAMA e DNIT:

O IBAMA, representado pela analista ambiental **Luizete Maia**, do Núcleo de Licenciamento Ambiental do Estado do Amazonas, explicou que existem dois licenciamentos ambientais. Informou que cuida apenas do licenciamento ambiental da fase de manutenção e conservação da BR-319 no trecho do meio, com 405 km, enquanto o licenciamento ordinário, que comporta o asfaltamento e estudos do EIA/RIMA, é conduzido pela Diretoria do IBAMA em Brasília. Há uma licença de instalação em vigência com vencimento em maio, tendo o DNIT já solicitado a renovação. Será analisado o licenciamento ordinário quando o cronograma proposto pelo DNIT for cumprido. A previsão de conclusão do componente indígena é o ano de 2020. Ao final, o estudo será avaliado para concluir se o empreendimento é ambientalmente viável ou não. Em sendo viável, emitem-se as licenças pertinentes.

Antes de passar a palavra ao representante do DNIT, o Dr. Rafael registrou a presença do **vereador Chico Preto**, que pela primeira vez prestigia o Fórum.

Dr. Eduardo, Superintendente Substituto do DNIT, em resposta às indagações do **Dr. Rafael** sobre o estudo de componente indígena, execução das obras de manutenção da BR-319, ramal da Democracia (BR-174) e controle de peso, respondeu que o trecho da BR-174 coincide com a Rodovia Estadual AM-364, e que desde a audiência pública realizada em Manicoré, este assunto virou pauta novamente.

Lembrou que a questão desse ramal começou a ser tratada no governo Amazonino Mendes, no qual foi celebrado um Convênio para que o Estado do Amazonas delegasse a responsabilidade dessa rodovia ao Governo Federal, a fim de que o DNIT pudesse executar os serviços de manutenção no trecho de 84 km, que vai do entrocamento com a BR-319 até ao município de Manicoré, e interliga o modal com o rio Madeira. Vaticinou que o Convênio foi submetido à Diretoria-Geral logo após a sua assinatura em agosto de 2018, restando apenas a anuência superior do DNIT para que comecem os trabalhos de manutenção do ramal. O DNIT também está tratando a situação com o governo atual do Estado do Amazonas. Salientou que tem um parecer jurídico favorável no Ministério do Transporte sobre a celebração do Convênio e elaboração de projeto de lei para a AM-364 voltar à esfera federal. Atualmente, disse que a responsabilidade é do governo do Estado. Em resumo, o convênio foi assinado mas ainda não foi chancelado pelo DNIT.

Dr. Jefferson, vice-prefeito de Manicoré, disse que veio acompanhado do Vereador Helton e do Secretário Municipal de Meio Ambiente. Pede que fiquem registrados em ata os fatos expostos pelo DNIT, porque já é o terceiro ano sem manutenção do ramal.

Dr. Rafael enfatizou que todas as principais discussões são registradas em ata, que pode ser complementada caso haja necessidade.

Dr. Afonso indagou sobre as mudanças de competência da AM-364 e a data exata em que foi celebrado o Convênio, se agosto ou setembro de 2018. Disse que, como já foi superintendente do DNIT, entende que seria necessário ter alguém em Brasília cobrando agilidade na aprovação do Convênio, senão não vai ocorrer tão cedo. Afirmou que deveriam ter pautado esse assunto com o ministro na reunião que se realizou para tratar da BR-319.

Dr. Philip M. Fearnside disse que o fato de **André Marsílio** ter citado a existência de cinco estudos de viabilidade econômica lhe causou surpresa, pois, pelo que saiba, não existe nenhum de forma oficial, e sim dois estudos acadêmicos sobre o tema, um de Leonardo Fleck e outro de Karênina Teixeira.

André Marsílio, em resposta ao **Dr. Carlos Eduardo**, disse que não pôde falar na reunião com o ministro, por não ter mandato parlamentar. Pediu para ficar registrada em ata a sua intervenção, a fim de cobrar da bancada federal um posicionamento mais forte em relação à questão da manutenção do ramal (BR-174/Manicoré). Argumentou que se não houver pressão da bancada o ramal não vai ter manutenção. Se não estar enganado, tem dinheiro disponível para fazer a manutenção do ramal, só não tem ainda aprovação do Convênio pelo DNIT/Brasília.

Por sua vez, **Dr. Eduardo**, respondendo ao **André Marsílio**, disse que existe sim previsão orçamentária para a manutenção do ramal. Sobre o questionamento do **Dr. Afonso**, falou que a Medida Provisória 082/2002 foi editada em razão das péssimas condições de algumas rodovias estaduais à época, tendo sido contemplada a AM-364 (que é coincidente com a BR-174). Entretanto, a Medida Provisória perdeu a vigência em 2017 e o DNIT não pôde mais aplicar o recurso. Agora a responsabilidade é do governo do Estado, não obstante ela seja coincidente com a BR-174. Quanto ao convênio com o governo do Estado do Amazonas, este foi firmado em agosto de 2018. Narrou, mais uma vez, que existe um parecer jurídico favorável no Ministério do Transporte à celebração do Convênio e elaboração de projeto de lei para a AM-364 voltar à esfera federal. Voltando para o assunto da BR-319, enfatizou os pontos levantados pelo Procurador Fernando Merloto na reunião anterior sobre as terras indígenas abrangidas. Disse que a Portaria Interministerial nº 419/2011, que criou o raio de 40 km como área de influência da rodovia sobre as terras indígenas, reduziu o número de terras indígenas abordadas.

Em seguida, **Dr. Carlos Eduardo** passou a palavra à representante da empresa Laghi Engenharia, que faz parte do Consórcio Etnias, a fim de que desse explicações atuais sobre o andamento do componente indígena.

Dra. Elionara, da empresa Laghi Engenharia, que faz parte do Consórcio Etnias, formado por aquela empresa e Mac Engenharia, explicou que eram 47 terras indígenas e não etnias. Agora são 5 terras indígenas, sendo 3 etnias (Mura, Parintintin e Apurinã). A redução se deu por conta das portarias interministeriais nº 419/2011 e nº 60/2015. Quanto à Convenção nº 169/OIT, ela é atendida no item em que assegura aos povos indígenas o direito à consulta prévia, livre e informada.

Argumentou que, no EIA/RIMA, o rito prevê audiência pública, enquanto que pelo PBA indígena e pelas portarias, ocorrem visitas às áreas indígenas para oitivas dos povos, com o apoio de antropólogos especialistas nas etnias. O cronograma está sendo seguido. Narrou que estiveram em campo em fevereiro com a etnia parintintin e seguiu falando sobre as demais visitas a serem realizadas. Concluiu dizendo que o primeiro fator de exclusão foi o fato de não estarem todas as terras indígenas homologadas. Portanto, só poderiam participar dos estudos as TIs homologadas e delimitadas à época (2011). Com isso ficaram somente 13 TIs. A segunda exclusão foi por conta das portarias citadas, ou seja, somente as TIs localizadas até 40 km da rodovia BR-319.

Após a exposição da **Dr. Elionara**, o **Dr. Rafael** a convidou para compor a mesa e iniciou as intervenções com as pessoas inscritas. Antes, ressaltou mais uma vez que o MPF, através do ofício do Dr. Fernando, vai atuar para que a Convenção 169 da OIT seja respeitada. Enfatizou que, para fins da convenção, é irrelevante se as terras são homologadas ou não. Expôs que é importante que o estudo do componente seja completo para que não tenha que ser refeito, a fim de evitar mais gastos.

Dr. Fred, do Conselho Indigenista Missionário - CIMI, sobre a questão da Convenção 169 da OIT, falou que se a consulta já foi feita, ela foi mal feita e terá que ser refeita. O consórcio tem interesse na obra e a consulta não pode ser realizada por quem tem interesse. Ressaltou que as terras indígenas não deixam de ser terras indígenas pelo fato de serem homologadas ou não. Se isto acontece, foi o Estado Brasileiro que não cumpriu com o seu dever de homologar. Destacou que isso se trata de um direito originário.

Dra. Dionéia perguntou sobre o cronograma e o **Dr. Rafael** explicou que ele é um dos anexos do relatório parcial conclusivo que circula no grupo. Por sua vez, **Dr. Carlos Eduardo** disse que vai atualizá-lo.

Dr. Afonso perguntou qual trecho da rodovia seria debatido, obtendo como resposta que seria apenas o trecho do meio. Disse que gostaria de obter do DNIT informações sobre os demais trechos da rodovia. Expressou que, como o componente indígena só acaba em 2020, acredita que só em 2021 comecem as obras, se houver orçamento. **Dr. Rafael** ressaltou que após a entrega do EIA em 2020, o estudo ainda vai para análise do IBAMA, que pode demorar. **Dr. Afonso** finalizou sua fala demonstrando preocupação com a questão orçamentária após a conclusão de todos os estudos.

Carlos Eduardo se prontificou a disponibilizar os documentos solicitados pelo **Dr. Afonso**.

Dr. Fred cobrou resposta ao seu questionamento, especificamente ao DNIT, ocasião em que o **Dr. Carlos Eduardo** respondeu que pretende levar a questão da consulta e do número de etnias e terras indígenas ao Procurador da República Fernando Merloto. Acredita que tem sim cumprido a Convenção nº 169 da OIT. Disse que a FUNAI não tem nenhum óbice a esse quantitativo. Vai marcar a reunião com o MPF após a semana de carnaval e manterá todo mundo informado.

Dr. Philip fez uma pergunta que ainda não foi respondida pelo DNIT sobre um estudo que compara a viabilidade da rodovia com o transporte fluvial. Também disse que é importante a discussão sobre o transporte de produtos agrícolas de Manicoré, estimado em 40 milhões por ano. Sobre a fala da Dra. Luizete do IBAMA, requereu mais informações sobre os estudos que estão sendo analisados em Brasília, ressaltando que os impactos dessa rodovia serão enormes, pois vai ampliar o arco do desmatamento. Sobre o estudo indígena disse que este não pode ser restrito, da forma como está sendo conduzido, atendendo as portarias interministeriais.

Dr. Lucas, do INPA, fez as seguintes ponderações: para a responsável do IBAMA, perguntou o que está sendo feito para as espécies ameaçadas que estão registradas em meio à BR-319. Lembrou que a ausência de plano de manejo para conter a ameaça é suficiente, pela legislação brasileira, para inviabilizar a obra. Indagou também sobre como vão ser mitigados os riscos para as espécies ameaçadas que habitam na BR-319. Lembrou que existem três espécies endêmicas na BR-319. Sobre a questão indígena disse que, caso não seja ouvida qualquer das comunidades tradicionais, é razão suficiente para paralisar a obra. Requer que não sejam apenas ouvidas as comunidades indígenas, mas levadas em consideração as opiniões delas, principalmente as que se sentirem impactadas. Registrou que o Estado do Amazonas é a unidade da federação com mais conflitos de terras e mais ameaças a povos indígenas e pequenos trabalhadores, inclusive com assassinatos no campo.

Enfatizou que o estudo do componente indígena não poderia ter sido feito por uma empresa privada contratada pelo DNIT, pois há um conflito de interesses. Disse que quer ouvir o DNIT sobre a questão da viabilidade econômica da rodovia, comparando os diversos modais. Argumentou que postou no grupo vários estudos que comprovam a inviabilidade econômica da BR-319.

A partir deste momento estipularam-se três minutos para as intervenções.

Dr. Juarez solicitou ao DNIT a possibilidade de acesso ao estudo de viabilidade econômica existente. Teceu, ainda, críticas à portaria interministerial que reduziu o número de povos indígenas a serem contemplados com a consulta, ao restringir para 40 km o raio de influência da rodovia. Concluiu perguntando: as portarias estão em conformidade com o art. 225 da CRFB? Essa redução acelera o processo do estudo do componente indígena?

Encerrado o bloco com três intervenções, foi devolvida a palavra para a mesa.

Dr. Carlos Eduardo, do DNIT, respondendo ao **Dr. Juarez** e **Dr. Lucas**, disse sobre as portarias interministeriais que apenas deu cumprimento a elas. Contudo, vai conversar com o Dr. Fernando, responsável pelo tema no MPF, e caso tenha algum erro nos estudos, o que espera que não ocorra, serão feitas as correções devidas. Quanto ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), disse que a rodovia já existe e que o governo, na época da abertura da rodovia, com certeza fez algum estudo sobre a viabilidade. Portanto, ela é viável, e o DNIT, como órgão executivo, dará continuidade à rodovia. O EVTEA já está superado, pois teria que ocorrer antes do licenciamento ambiental, que já está em execução. Disse que a FIEAM e o Tribunal de Contas do Estado têm estudos que atestam a viabilidade da rodovia. Como a rodovia está incluída no PAC, o DNIT tinha um posicionamento que tal fato a dispensaria do EVTEA. Não tem conhecimento do EVTEA que está no Ministério dos Transportes, mas pode procurar. Quanto às espécies ameaçadas, a fim de cumprir das condicionantes da licença ambiental de manutenção, o DNIT mantém um contrato de gerenciamento ambiental em toda a rodovia, o qual monitora, inclusive, a questão das espécies ameaçadas.

Luizete, do IBAMA, respondendo ao **Dr. Lucas** e **Dr. Philip**, enfatizou que é preciso distinguir o licenciamento de manutenção, conduzido pelo órgão ambiental local, e o licenciamento ordinário, que abrange todos os aspectos que envolvem a rodovia, cuja competência de análise cabe o IBAMA, em Brasília. Disse que a abordagem dos impactos ambientais e as espécies ameaçadas serão analisadas pelo órgão no licenciamento ordinário, após o recebimento dos estudos elaborados pelo DNIT, ocasião em que será emitido parecer envolvendo a integralidade dos assuntos estudados.

Dr. Rafael, em resposta ao **Dr. Juarez**, afirmou que a portaria pode ser inconstitucional em abstrato e a forma como a portaria está sendo aplicada também pode ser inconstitucional. Contudo, deixará de tecer mais considerações, pois a atribuição para avaliar a constitucionalidade e a legalidade da portaria é de outro Procurador, que pode ter um entendimento diferente, no exercício da sua independência funcional.

Dr. Carlos, da Sociedade Civil Organizada Movimento Direita Amazonas, começou a falar mencionando críticas à burocracia. Acredita que burocracia não vai deixar a BR-319 sair. É importante envolver a sociedade civil na luta. Sabe que a FIEAM tem o estudo de viabilidade. Ouviu que o estudo do DNIT demorou 10 anos e que vão fazer novamente outro estudo, o que seria um grande absurdo. Rememorou que o vice-presidente Mourão prometeu destravar a BR-319.

Dr. André Marsílio, aproveitando a presença de autoridades de Manicoré, indagou sobre as diferenças no custo de transporte fluvial e transporte da tonelada de melancia. Disse que a BR-319 é sim viável. O vice-prefeito de Manicoré explicou que é muito mais barato o frete rodoviário da melancia e banana, além de ser mais rápido o transporte destes produtos altamente perecíveis. Enfatizou que nunca fizeram um estudo sobre o quanto se perdeu economicamente pelo abandono da BR-319.

Dr. Marcos perguntou de **Elionara** sobre o cronograma do componente indígena, pois tem informações que o estudo tem prazo de 1.005 dias e poderá se estender até julho de 2021. Perguntou para o **Dr. Carlos Eduardo** se o EVTEA para a União já foi superado e qual a previsão da reunião com o Dr. Fernando.

Dra. Elionara, da empresa Laghi Engenharia, respondeu que são 1005 dias realmente. Entretanto, houve um atraso para início dos trabalhos, por conta da dificuldade em realizar a reunião inaugural.

Dr. Carlos Eduardo destacou que está ciente do componente indígena e está apenas aguardando o contato do gabinete do procurador Dr. Fernando Merloto para agendar a reunião. Realçou que o EVTEA está superado, tanto que já estão cumprindo o licenciamento ambiental e componente indígena. **Dr. Rafael** disse que o **Dr. Marcos** perguntou sobre o estudo da fauna no período chuvoso, tendo **Dr. Carlos Eduardo** respondido que a responsável da Engespro Engenharia, Dra. Jaqueline, está presente e que o cronograma que estava previsto para terminar em fevereiro foi prorrogado para 30 de março.

Dra. Luizete pediu para que fique consignado em ata que o DNIT não consultou oficialmente o IBAMA, como inicialmente faria, sobre o termo de referência com intervalo de pesquisa. Compreendeu que o DNIT dirimiu a dúvida, pois não questionou o IBAMA sobre o intervalo de pesquisa.

Finalizado o painel, o **Dr. Rafael** levantou questão de ordem e propôs mudança na programação, a fim de otimizar o tempo ainda restante do Fórum. Foi proposto e aprovado que após o intervalo, Giuliano (SEMA), Dr. Jorge e Dr. Lucas farão suas exposições pelo tempo de 10 min, com tempo de 3 minutos para os inscritos da plenária.

c) apresentação da Secretaria de Estado e Meio Ambiente – SEMA sobre o planejamento e gestão das unidades de conservação:

Giuliano Piotto Guimarães, chefe da Gestão Territorial da SEMA, apresentou o mesmo trabalho exposto ao Ministro da Área correspondente, intitulado de Plano de Desenvolvimento Territorial da Área de Abrangência da BR-319. Esse trabalho teve como objetivo conceber uma visão de futuro sobre a manutenção da BR-319 e a prestação dos serviços públicos às comunidades que habitam a localidade por onde passa a estrada.

Destacou que foram apresentadas pelo Governo do Estado do Amazonas ao Ministro algumas soluções para minimizar os problemas da região. Na ocasião, destacou-se a necessidade de garantia das salvaguardas que estão previstas no licenciamento da BR-319, notadamente o repasse dos recursos do Governo Federal e Estadual com o fim de garantir tais salvaguardas.

Nesse sentido, falou sobre o Zoneamento Ecológico-Econômico da sub-região do Purus, que ainda aguarda a homologação do Governo Federal, e ressaltou a necessidade de revisão, implementação e atualização do plano de manejo das 9 (nove) unidades de conservação que estão na área de abrangência da BR-319.

No que se refere a gestão de florestas públicas, observou a importância da concessão florestal para que torne possível não só a exploração sustentável da localidade, mas também para afirmar a presença do Estado para evitar atividades ilegais.

A Secretaria do Meio Ambiente mencionou diversos programas e projetos que estão em fase de execução, como incentivos à preservação ambiental pelos municípios e a instalação de centros multifuncionais que viabilizam a interação com os órgãos ambientais.

Ao final de sua participação, destacou que a Secretaria de Meio Ambiente está preparada para as situações vindouras com a abertura da BR.

Em seguida, o MPF, representado pelo **Dr. Rafael**, compartilhou a experiência de sua participação em algumas comissões temáticas que não tiveram sucesso por ausência de interesse dos participantes, bem como incompatibilidade de horários. Todavia, encampa a ideia do **Dr. Akis**, no sentido de se constituir um mosaico para acompanhamento da gestão integrada das Unidades de Conservação Federal e Estadual.

Na ocasião, o **Dr. Rafael** evidenciou a ausência do ICMBio na reunião, bem como a situação de abandono em que se encontram as Unidades de Conservação (UC's) Federais. Citou como exemplo a Unidade de Conservação Flona do Iquiri, umas das UC's mais fragilizadas, motivo pelo qual é objeto de ação judicial ajuizada pelo MPF contra o ICMBio. Sugeriu, até que se concretize o mosaico para acompanhamento da gestão integrada, a implantação de rotinas de cooperação e de comunicação com apoio mútuo, entre os Órgãos Federais e Estaduais, estendendo o convite ao ICMBio.

d) Painel para discutir a viabilidade econômica da rodovia:

Aberta a palavra ao **Dr. Jorge Klein**, ele disse que não representa nenhuma instituição. Defende a construção de uma ferrovia em lugar da rodovia. Argumentou que a construção de uma ferrovia atende com maior eficácia o desenvolvimento sustentável da área de influência da BR-319, bem como torna sua manutenção mais econômica. Salientou, também, que a rodovia fomenta o crescimento desordenado das cidades, ocasionando um maior número de desmatamentos, etc.

O **Dr. Lucas**, do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), ressaltou que existem atravessadores que encarecem os produtos, que se fosse combatida essa atuação, tornaria desnecessária a pavimentação da BR-319. Observou, também, a importância de que sejam refeitos os estudos de viabilidade econômica da construção da BR, a fim de evitar gastos desnecessários. Sustentou que o asfaltamento da rodovia não contempla outras circunstâncias que virão após a abertura desta, como, por exemplo, questões de segurança pública e aumento de poluição na cidade de Manaus.

Argumentou que hoje já não existe governança suficiente para atender a população amazonense e, com a abertura da BR, aumentaria essa instabilidade já existente. Observou que já existem estudos, como por exemplo a tese apresentada por Karênina Teixeira, que defendem a inviabilidade da estrada, sugerindo como melhor forma de escoamento da mercadoria do Amazonas a cabotagem, o que inviabilizaria a atuação dos atravessadores.

Por sua vez, o **Dr. Rafael**, observando a fala dos integrantes **Jorge Klein** e **Lucas**, salientou a necessidade de rememorar algumas premissas fixadas no Fórum, dentre elas a atuação do MPF como fiscal da ordem jurídica e os motivos para a criação do fórum de discussão. Destacou que o tema principal do Fórum, fixado desde a primeira reunião, seria como a pavimentação da BR-319 ocorreria com maior sustentabilidade e quando isso se tornaria realidade, de modo a evidenciar a necessidade de que a participação dos integrantes do evento se atenham ao tema. Questões a respeito de mudança de um modelo de rodovia por ferrovia, ou a total inviabilidade da pavimentação da rodovia, em que pese a discussão ser importante, não estariam alinhadas com o escopo do fórum.

O **Dr. Flávio**, representando a OAB/AM, se contrapõe ao posicionamento do Dr. Jorge e Dr. Lucas, momento em que argumentou que é totalmente favorável à pavimentação da BR-319. Quanto à fala do Dr. Lucas, enfatizou que a violência é muito maior no Pará e em Rondônia do que no próprio Estado do Amazonas. Contra-argumentando a fala do **Dr. Jorge**, ressaltou que o custo da construção de uma ferrovia seria 3 vezes maior do que uma rodovia, afirmando que estudos técnicos sobre logística e transporte confirmam a inviabilidade da construção de uma ferrovia. No que tange à questão ambiental, manifestou-se favoravelmente à construção da rodovia, desde que ocorra de maneira sustentável, com a participação de todos os órgãos responsáveis. Com o intuito convencer os presentes da importância dessa estrada, citou exemplos de países menores em território que o Brasil que possuem número maior de quilômetros construídos de rodovia.

Nesse momento, **Dr. Lucas** complementou sua fala anterior, salientando que os dados de que o INPA dispõe demonstram que os conflitos de terra, trabalho escravo e assassinatos no campo estão ligados ao desmatamento. Destacou que, com a pavimentação da BR-319, esses números tendem a aumentar. Observou a necessidade da burocracia quando o projeto envolver questões ambientais e defendeu a não fragilização do licenciamento ambiental para que não aconteçam desastres ambientais, tomando como exemplo os casos Brumadinho e Mariana, todos em Minas Gerais.

O **Dr. Manuel Augusto**, proprietário de terras na BR-230, em local próximo ao município de Humaitá, compartilhou a história da construção da BR-319 e destacou a ausência de vontade política para sua pavimentação. Parabenizou a fala do Dr. Flávio e argumentou que o Estado do Amazonas deve ligar-se aos outros Estados. Encerrando sua participação, defendeu que há viabilidade econômica para a construção da rodovia, bem como governança na sua gestão, citando como exemplo a BR-174.

Dr. Jeferson, por sua vez, defendeu a pavimentação da rodovia e destacou a falta de recursos no interior do Estado do Amazonas, fazendo uma comparação entre o interior do Estado do Amazonas e a riqueza do interior do Estado de Rondônia. Defendeu o direito de ir e vir, melhoria de vida e a manutenção do ramal e pavimentação da rodovia.

Dr. Juarez contestou os estudos do **Dr. Giuliano**, enfatizando que só existe interesse do Estado na área de abrangência da BR-319 e que não existe em outras localidades do Estado. Sugeriu ao Estado do Amazonas a construção de parcerias por meio de convênio entre unidades da Federação limítrofes para viabilizar a fiscalização da rodovia com vistas a proporcionar maior economia na manutenção. Solicitou ao MPF que verifique a compatibilidade do EIA/RIMA com o estudo técnico da SEMA, para que não haja desconexão entre os estudos, causando impactos negativos na implementação dos projetos. Com relação à rodovia, destacou a missão do Fórum que seria a de dar função à BR-319, que hoje não existe, sendo necessária a adequação à legislação vigente, uma vez que o projeto inicial da BR-319 foi feito em momentos que a questão ambiental não era tão relevante. Na questão de ausência de ligação com outras partes do país, evidenciou vários dados para demonstrar que a falta da estrada não é fator fundamental para o desenvolvimento regional, que a diminuição da geração de emprego e renda no Amazonas seria uma tendência nacional, momento em que sustenta que Manaus seria uma das cidades que mais se desenvolve no Brasil, ainda que não exista esta ligação. Encerrando sua participação, quanto à observação do **Dr. Flávio**, pontuou a diferença territorial entre a região amazônica e as outras regiões do Brasil e do mundo. Por fim, suscitou a dúvida quanto à existência de um estudo para construção de uma ponte entre Manaus e o outro lado do Rio.

O **Dr. Flávio** esclareceu que os estudos da BR-319 contemplam a criação dessa ponte. Inclusive, já existe estrada naquele local.

O **Dr. Akis**, servidor da SEMA, enfatizou o quão cansativo está o Fórum e sugeriu que se direcione uma pauta para cada reunião. Ademais, entendeu que o Fórum tem perdido sua verdadeira missão que seria a questão da governança e comando e controle. No tocante à questão fundiária, evidenciou que tem presenciado problemas seríssimos que não estão sendo discutidos no momento e que podem inviabilizar a construção da rodovia. Citou como exemplo pessoas que vêm do Estado de Rondônia e que fazem ramais para extração de madeira em situação ilegal. Sugeriu criar instrumentos de salvaguardas, como a questão do mosaico. Pediu que sejam discutidas as obras na rodovia, pois a atual manutenção não está sendo adequada. Em conclusão, citou como exemplo a ponte do rio Matupiry, obra que foi embargada e que não possui manutenção adequada, o que faz inviabilizar o acesso ao município e, ao final, pede que seja terminada a ponte desse rio.

Na ocasião, o **Dr. Rafael** indagou o motivo do embargo dessa ponte, ao que não soube responder e ficou de esclarecer oportunamente.

Neste momento, o **Dr. Flávio** sugeriu que o representante do DNIT depois explicasse os motivos do embargo da ponte do Rio Matupiry.

O **Dr. Rafael**, antes de passar a palavra ao Dr. André, ao comentar o que foi posto pelo Dr. Akis (que o Fórum estava cansativo e havia fuga do tema), esclareceu que naquele dia, ainda que tenha tido grande participação das pessoas, houve um atraso no início das palestras devido à maioria dos interessados não estarem presentes no horário estabelecido. Quanto à fuga do tema, de fato, faz-se necessário que os participantes se atenham ao assunto proposto. Observou que não seria adequado tratar de questões fundiárias no Fórum da BR-319, pois as questões que cercam esse tema são muito técnicas e com dados por vezes sigilosos. Esclareceu que em outro momento criou-se uma comissão para tratar das questões fundiárias, entretanto, devido à ausência de representatividade dos interessados, a comissão não teve sucesso. Entende que com a criação do mosaico esse tema volte à tona e seja discutido oportunamente.

O **Dr. André**, Presidente da Associação Amigos da BR-319, inicialmente parabenizou o Fórum pelos debates sobre a BR-319. Contrapondo-se à fala do **Dr. Lucas**, posicionou-se no sentido de que o que está sendo feito no evento seria política, ainda que os presentes não sejam políticos de mandato. Questionou a ideia apresentada pelo **Dr. Lucas** e pelo **Dr. Philip** de que a BR-319 nunca teria existido e que não teria ocorrido o crime de lesa-pátria, momento em que apresenta moradores da localidade e evidencia a existência da estrada. Sustentou que o DNIT e o IBAMA teriam sido culpados pelo acordo que considera a BR-319 não pavimentada e, ao final, parabeniza o evento pela promoção à participação de todas as pessoas e órgãos que compõem o Fórum.

Dra. Dionéia dirigiu sua fala para o **Dr. Giuliano**, Gerente da Gestão Territorial da SEMA, agradecendo ao apoio que tem da SEMA e dos Gestores de UC's, dizendo que ele representa o Governo do Estado no Fórum. Fez um pedido, não como particular, mas pelo Fórum, para que a Secretaria junto ao Governo do Estado patrocine de forma política a participação direta dos gestores de UC's nessa discussão do evento. Sustentou que a participação dessas pessoas seria enriquecedora junto aos estudos dos membros do INPA. Salientou a fala do **Dr. Akis**, no sentido de se discutir estrada-parque no ramal de Manicoré. Em relação à fala do **Dr. Lucas**, observou que o que está sendo feito não é uma discussão e sim uma construção de governança na BR-319.

Em sua participação, o **Dr. Philip Fearnside** fez uma lembrança sobre o abandono da BR-319 desde o Governo Sarney. Disse ainda que à época a estrada não foi terminada não pela questão ambiental e sim por questões de viabilidade econômica. Esclareceu que ainda não existe um estudo de viabilidade econômica e que seria importante para subsidiar a pavimentação da estrada. Argumentou que seria fundamental tal estudo para se evitar gastos desnecessários e até mesmo escândalo com dinheiro público. Citou como exemplo a refinaria de Pasadena (EUA), que foi comprada pelo Brasil, e o escândalo que se tornou pelo negócio que foi feito. Defendeu que no caso de Manaus o transporte por rodovia é muito mais caro do que hidrovía. Entretanto, se a finalidade da construção da rodovia for dar assistência à população, o melhor seria, de fato, a rodovia.

O **Dr. Hamilton Leão**, membro do Instituto Amazônico de Cidadania, agradeceu a oportunidade de participar do evento e fez breve lembrança da construção da estrada desde 1968. Esclareceu que não houve participação da população na construção dessa estrada e que isso empobreceu a sua criação e manutenção. Prometeu enviar ao MPF um documento na qual defende o acompanhamento dessa obra pelo MPF junto aos órgãos responsáveis e a necessidade do Estudo de Viabilidade Econômica.

Antes do encerramento, o **Dr. Marcos** dirigiu-se inicialmente ao professor **Juarez**, considerando a fala que direcionou ao **Dr. Giuliano**. Registrou outro cenário, qual seja, a expansão agrícola. Defendeu que é necessário formular outras hipóteses. Convidou os participantes a refletirem quanto à necessidade de pensar sob outra perspectiva, sustentando que caso o Estado não se faça presente, as atividades ilegais como violência e desmatamento ainda assim existirão naquela região. Ressaltou que esse cenário nada bom, que já existe, permanecerá ou quicá piorará com ou sem estrada.

Após essas observações, o **Dr. Lucas**, em complemento aos questionamentos, disse que quem fez os estudos que citou, como exemplo o da Prof. Karênina Teixeira do programa de Pós-Graduação de Geografia da USP, foram diversas Universidades Públicas. Salientou que todos os estudos de viabilidade ambiental são estudos pagos com dinheiro público, por entidades federais e estaduais, como o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPQ.

Concordou com os participantes quanto à necessidade de assistência às comunidades do interior, devendo se encontrar uma forma de assistir a essas pessoas. Entretanto, sugeriu que se reflita no sentido de se ponderar a viabilidade econômica da BR-319 e que todas essas circunstâncias acabam retomando a ideia de falta de governança, ocasionando conflitos naquela localidade. Registrou que o INPA tem estudos voltados à demanda ligada aos pequenos produtores. Retomou também a fala do **Dr. Philip Fearnside**, com o objetivo de evitar gastos desnecessários para benefício de uma pequena parte de produtores. Sobre o fato de que o **Dr. Lucas** afirmou que a estrada nunca foi asfaltada integralmente, o **Dr. Marcos** prontamente replicou, dizendo que tem provas de que ela foi asfaltada em sua totalidade.

e) Os encaminhamentos:

1. A próxima reunião do fórum será no CREA/AM (rua Costa Azevedo, 174, Centro, Manaus/AM), no dia 25 de março de 2019;

2. Reuniões entre MPF e DNIT (para tratar das questões sobre o estudo do componente indígena), bem como entre MPF, ICMBio e SEMA para iniciar as discussões sobre a criação de um mosaico para a gestão integrada das UC's federais e estaduais na área de influência da rodovia BR-319;

3. Solicitar uma audiência com o Governador do Estado do Amazonas, antes da próxima reunião do Fórum;

4. O DNIT deve compartilhar os documentos solicitados pelo Dr. Afonso (cronogramas de execução dos estudos do EIA/RIMA e quadro resumo dos contratos).

Após agradecer a presença de todos, e nada havendo mais a tratar, o **Dr. Rafael da Silva Rocha** encerrou a reunião às 19h50min.