



440.6

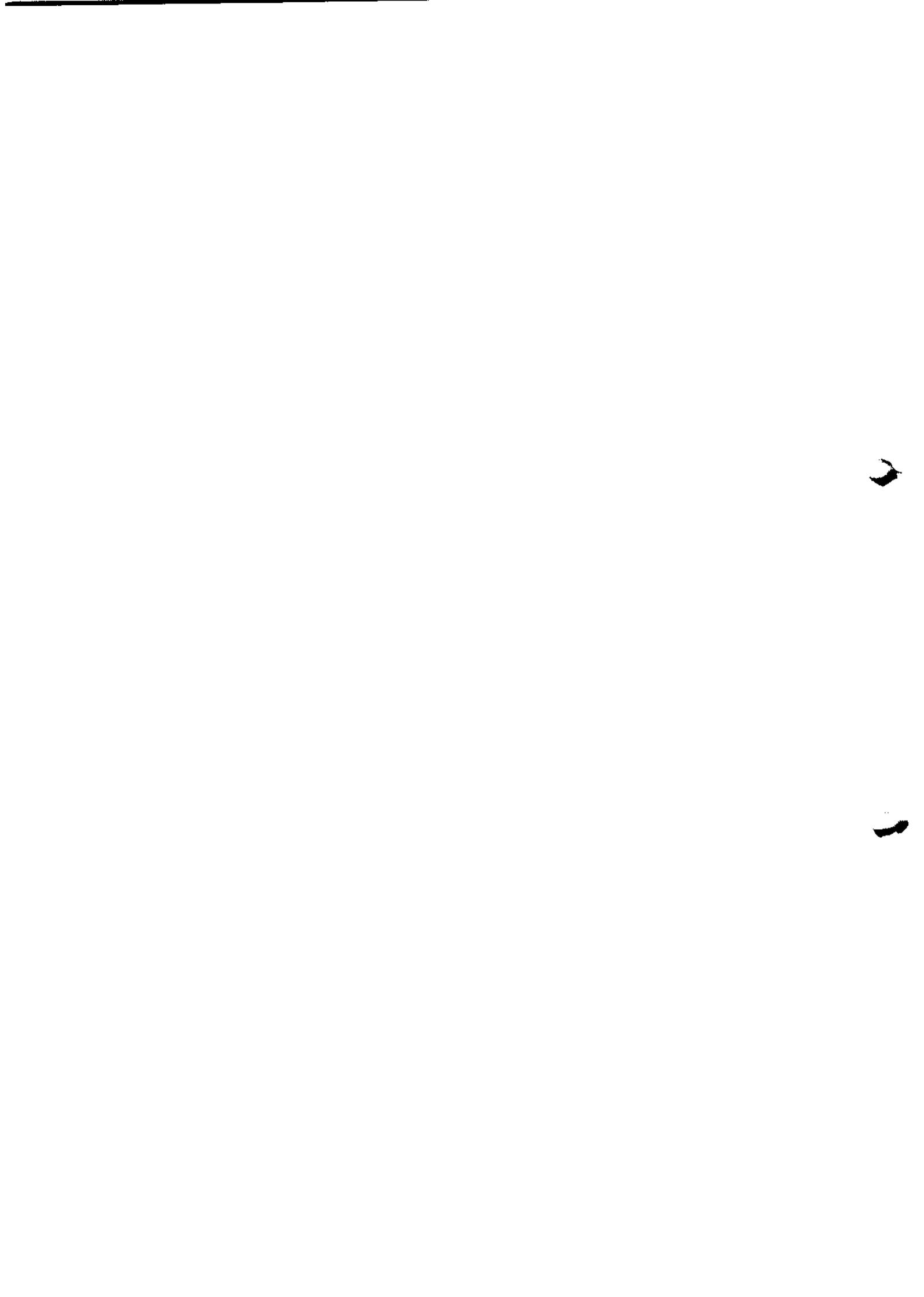
4148
6860/05
Rec. 4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCLN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 13 de mar de 2011, lavro o presente Termo de Abertura do **Volume XXII** do Processo nº **02001.006860/2005-95**, referente ao Licenciamento Ambiental do empreendimento Rodovia BR-319, o qual tem início constituído a fls. 4148.



URGENTE



URGENTE

SUBITO A PRAZO JUDICIAL

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA – IBAMA E ICMBIO
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do IBAMA CEP: 70.818-900 - Brasília-DF**

PRO	4149
DATA	6/5/05
ASSINATURA	4

Memorando nº 320/2010-AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD

Brasília, 06 de maio de 2010.

Da: Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – COJUD

À: Cotra/CGTMO/Dilic/Ibama

Ref: BR 319 e outras rodovias do PAC na Região Amazônica - ACP N.º 2008.34.00.028219-1.

Senhora Coordenadora de Licenciamento de Transportes,

Trata-se de ação civil pública ajuizada pela Associação Preserve Amazônia, visando à condenação dos réus na obrigação de não-fazer, consistente na paralisação das obras rodoviárias de abertura e pavimentação de rodovias (BR-156; BR-163; BR-230; BR-319 e BR-324), até que fosse apreciado, no EIA/RIMA, as alternativas de modais (rodoviário, ferroviário e hidroviário) de infra-estrutura de transportes na região amazônica.

Aduz, em síntese, que as rodovias referidas não foram devidamente licenciadas, tendo em vista não ter sido analisado todo o contexto regional de transportes terrestres da área, a fim de se determinar qual alternativa de modal de transporte seria menos gravosa ao meio ambiente.

Sustenta que, como as rodovias estão incluídas no PAC- Plano de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, de forma açodada, vêm sendo executadas as obras de abertura e pavimentação das mesmas, sem que tivessem sido exauridos os estudos comparativos com outros modais de transporte, infringindo a Resolução CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986, no seu art.9º, VIII.

Afirma, por fim, que como conseqüência da ausência do estudo comparativo entre os tipos de transporte, estão sendo causados diversos danos ao meio

ambiente, dentre os quais se destaca o aumento do desmatamento e do aquecimento global.

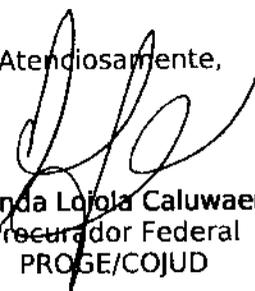
Na oportunidade, a Autarquia foi intimada para se manifestar acerca do documento juntados pela parte autora. A documentação consiste no Parecer n. 078/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, cujo assunto é a análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre os km 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas (Processo n. 02001.006860/2005-95).

A parte refere-se expressamente à questão atinente à obrigatoriedade de estudo de alternativas de modais de transporte (ferroviário e fluvial) quando do licenciamento ambiental, mencionando as fls. 40-177 do Parecer Técnico.

Assim, solicito seja encaminhada a esta Coordenação informações acerca do referido documento, esclarecendo se o mesmo foi aprovado, que medidas a Autarquia adotou em fase posterior ao Parecer, se as deficiências apontadas foram sanadas e todas as outras informações que possam subsidiar a manifestação do IBAMA no presente caso.

Ciente das dificuldades advindas do movimento grevista, mas considerando-se tratar de prazo judicial, solicito que as informações sejam prestadas o quanto antes, se possível até o dia 19/05/2010.

Atenciosamente,


Amanda Lofola Caluwaerts
Procurador Federal
PROGE/COJUD

*AO ANDRÉ STAU
MIEGOS*

para juntado ao processo

*11/5/10
Tatiana Veil*

Tatiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transporte
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

FERREIRA, MOTA, KALUME
Advogados

JF - DF

Fl.: 4150
Proc.: 6860/05
Rubr.: 4

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA
VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL.

SECLA - NUCJU



2008.34.00.028219-1

SECLA - NUCJU
RELOGIO Nº 2

16 27 000002

JUSTIÇA FEDERAL - DF

ASSOCIAÇÃO PRESERVE AMAZÔNIA, entidade civil de defesa de direitos sociais sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ/MF sob o n. 07.839.391/0001-81, com sede na Avenida do Sol Km 02 – Bairro Jardim Botânico – CEP 71680-388, Brasília – DF, representada na forma do estatuto registrado sob o n. 0000771 do Livro A-17, do Cartório do 1º Ofício Civil das Pessoas Jurídicas de Brasília – DF, por seu presidente **Marcos Dreux Mariani**, brasileiro, divorciado, engenheiro, portador da cédula de identidade n. 1.632.399 SSP/DF, inscrito no CPF/MF sob o n. 877.869.407-82, residente e domiciliado nesta capital (doc. 02), vem, respeitosamente, à i. presença de Vossa Excelência, por seu procurador (doc. 01), propor

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL
com pedido de Antecipação de Tutela,**

SAS Quadra 05, Bloco "K", conj. 613, Ed. OK Office Tower, CEP 70.070-050, Brasília-DF.
Tel: (61) 3322-1742 e Fax: (61) 3323-2629

www.fnkc.com.br

EM BRANCO

JF - DF

4(51)
6860/05
Rubricado

em desfavor da **UNIÃO FEDERAL**, a ser citada na pessoa de um dos Procuradores Federais nesta Capital, no endereço do SAF Sul, Quadra 04, Conj. C – CEP: 70.050-900, Brasília – DF, do **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT**, por seu presidente, a ser citado no SAN, Quadra 03, Lote A – Edifício Núcleo dos Transportes – CEP 70.040-902, Brasília – DF e do **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA**, na pessoa do seu presidente a ser citado no endereço da autarquia, no SAS, Quadra 05, Lote 05, Bloco H, 1º andar – CEP 70.070-000 – Brasília-DF, com amparo no inciso IV do § 1º do artigo 225 da Constituição Federal, no inciso I do artigo 1º da Lei n. 7347/85 e nos demais dispositivos legais aplicáveis, em razão dos fatos e dos sólidos fundamentos a seguir articulados.

I – DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL DO DISTRITO FEDERAL

01. O objeto da presente ação é impor aos Réus o atendimento a norma legal referente ao licenciamento ambiental de obras de infra-estrutura de transportes terrestres na Amazônia brasileira. Quando a lide judicial se dá em desfavor da União e dos seus entes públicos, a Constituição Federal remete o julgamento à Justiça Federal. Veja-se:

“Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:

I - as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, exceto as de falência, as de acidentes de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho;

(...)

IV - os crimes políticos e as infrações penais praticadas em detrimento de bens, serviços ou interesse da União ou de suas entidades autárquicas ou empresas públicas, excluídas as contravenções e ressalvada a competência da Justiça Militar e da Justiça Eleitoral;”

02. Já o § 2º do mesmo artigo, deixa claro que o Distrito Federal é Foro geral. Veja-se:

EM BRANCO

"§ 2º - As causas intentadas contra a União poderão ser aforadas na seção judiciária em que for domiciliado o autor, naquela onde houver ocorrido o ato ou fato que deu origem à demanda ou onde esteja situada a coisa, ~~SEJA AINDA NO~~ Distrito Federal." (sem grifos no original).

03. Noutra vista, para impor a adequação dos Réus aos preceitos legais, o instrumento processual aviado nesta ação da cidadania visa sustar procedimentos irregulares do Executivo em obras rodoviárias no norte do Brasil cujos danos ambientais, que restarão provados, repercutem em macro impactos negativos ao meio ambiente e à vida, por todo o Território Nacional.

04. No caso, o local é o País. O contexto geográfico é a Região Amazônica. A magnitude física dos inegáveis estragos ambientais oriundos das ilegalidades no licenciamento de obras que ali ir-se-ão perpetuar irreversíveis e as desastrosas conseqüências para toda a população local, vão carrear para os demais da Nação brasileira insuportáveis danos espelhados na destruição da flora e da fauna, arrasando o meio ambiente. A área de abrangência da Amazônia Legal corresponde em sua totalidade aos Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e, parcialmente, ao Estado do Maranhão (a oeste do meridiano de 44º WGr.), perfazendo uma superfície de aproximadamente 5.217.423 km² correspondente a cerca de 61% do território brasileiro, como na ilustração:



05. Na imensa região o delicado ecossistema, as mudanças climáticas indesejáveis, o aquecimento global e a alteração dos regimes de destruidoras chuvas e de impactantes estiagens geradas pela inadequação das intervenções dos Réus podem, até mesmo, resultar na desertificação de extensas áreas, acarretando prejuízo para a vida nos diversos Estados da

EM BRANCO

JF - DF

4153
6860/05
G

Federação, e em especial no Distrito Federal, exíguo em seu acanhado território.

0006

SECLA - NUCJU

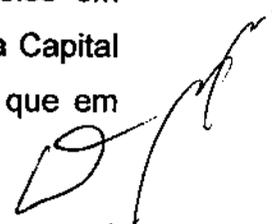
06. Da mesma forma, as vias de intercomunicação terrestre de longa distância, projetadas e em execução, cujo seguimento aqui se busca adequar às normas ambientais, atravessam os estados da Amazônia Legal e avançam por florestas em territórios de diversas das Seções Judiciárias Federais e nos Tribunais Regionais Federais da 1ª e da 2ª Regiões.

07. Os perversos malefícios ambientais impostos pelo incontrolável desmatamento de largas faixas com extensão de milhares de quilômetros povoados por densas florestas em delicado equilíbrio ecológico – fauna, flora, vida humana -, repercutem negativamente no meio ambiente em todo o país. Da mesma forma, é notório que as rodovias são indutoras de descontrolados avanços das seqüelas físicas irreversíveis ao longo de áreas lindeiras de mais de cem quilômetros para cada uma de suas margens.

08. Neste sentido, as conseqüências negativas advindas das falhas no licenciamento que a Autora busca provar e combater nesta Ação Civil Pública de natureza ambiental, danosas à vida, serão suportadas de forma igual por todo o povo brasileiro prejudicando estas gerações e, em especial, as futuras. Os interesses discutidos são difusos e os danos envolvidos não estão adstritos a esta ou a aquela comunidade, mas atingem os habitantes da Nação como um todo.

09. Por outro lado, a **UNIÃO**, com sede em Brasília – DF, encabeça o pólo passivo desta demanda judicial, sendo quem deve responder pelos atos ilegítimos de seus representantes e, ainda, é aquela que tem o maior poder de sustar procedimentos ilegais lesivos aos habitantes do seu território.

10. O **DENIT** e o **IBAMA** que complementam o rol daqueles em desfavor dos quais é manejada a presente lide, têm as suas sedes na Capital Federal, assim como a **Associação Preserve Amazônia**, a Autora, que em



EMBRANCO

JF - DF

Fls: 4154

6862/02

0007

SECLA - NUCJU

nome de seus associados, e de toda a sociedade brasileira, persegue o objetivo de lutar por um meio ambiente sustentável.

11. De fato, o instrumento processual ora articulado, sem pretensão, extrapola o Direito posto, para avançar na compreensão de que é chegado o momento de se elevar os olhos para o futuro e concretizar a defesa da vida de todos os brasileiros na via judicial adequada. E no foro onde esta fica menos vulnerável à submissão a outros interesses. É consensual que o meio ambiente é que garante a vida.

12. Uma vez que o universo dos cidadãos pátrios restará prejudicado pela degradação ambiental advinda diretamente das ilegalidades contidas na ausência dos adequados estudos do modal de transportes na Amazônia, é na evolução do Direito que se concentram as razões para o acatamento da presente ação pela e. Justiça Federal de Brasília – DF, a capital de todos nós.

13. Neste sentido, vale mencionar recente julgado da 1ª Seção de Direito Público do Egrégio Superior Tribunal de Justiça, *in verbis*:

“DECISÃO: Justiça Federal é competente para julgar danos ao ambiente.

Se a União ou alguma de suas autarquias ou empresa pública federal figurarem no processo como autoras, rés, assistentes ou oponentes, a competência será, necessariamente, da Justiça Federal. Com esse entendimento, a Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) declarou competente o juízo federal de Eunápolis, na Bahia, para examinar as ações propostas pelo Ministério Público Federal (MPF) e pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) contra Alberto Dominguez Azevedo.” (Notícia do STJ – 16.07.2008 – Conflito de Competência n. 90.722, Relator Ministro José Delgado, 1ª Seção, julgado em 25.06.2008, acórdão pendente de publicação)

14. Por estas breves considerações e tendo em vista, ainda, que todos os procedimentos de contratação e elaboração dos Relatórios de Impacto ao Meio Ambiente - RIMAs das estradas federais em execução na

EM BRANCO

EM BRANCO



4155
6860/05
JR. DF
0008
SECLA NUCJU

Amazônia foram realizados em Brasília, concentrando aqui a documentação e a decisão a respeito do seguimento das obras mesmo com graves falhas nos estudos técnicos, requer-se, de início, que seja decidida na E. Justiça Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal a demanda que tem origem no direito de todos os brasileiros à preservação do meio ambiente saudável.

II – DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL

II. a) Do cabimento

15. Para Maria Sylvia Zanella di Pietro, *“Constitui pressuposto da ação civil pública, o dano ou a ameaça de dano a interesse difuso ou coletivo, abrangido por essa expressão o dano ao patrimônio público e social, entendida a expressão no seu sentido mais amplo, de modo a abranger o dano material e o dano moral”*¹. (sem grifos no original).

16. A ação encontra amparo no texto constitucional, dentro da visão democrática participativa dos jurisdicionados pátrios, fiscalizando e combatendo os atos lesivos ao meio ambiente, podendo a Ação Civil Pública Ambiental mandar fazer e obrigar a não fazer, com a condenação dos agentes responsáveis.

17. Assim, em relação ao meio ambiente, estão inseridas no artigo 225 da Constituição Federal, normas visando à proteção da vida, *verbis*:

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

*I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;
(...)*

¹ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 13 ed., 2001, p 652.

EM BRANCO

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade. SECLA - NUCJU

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

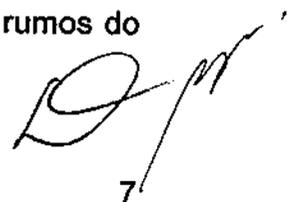
§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais. (sem grifos no original)

18. Os destaques iluminam a essência do amparo constitucional inequívoco, articulado com fulcro, incontestado, na proteção da vida. E não é por mero acaso a obrigação dos Réus e da coletividade representada pela Autora imposta no Parágrafo Quarto especificamente para defesa e preservação da Floresta Amazônica.

19. Assente que a própria Administração Pública é quem exerce o poder de polícia ambiental, é desta a obrigação de ser a primeira a zelar pelo interesse público na preservação dos nossos recursos naturais, examinando adequadamente todas as vertentes a considerar na direção de intervenções sustentáveis e de menor impacto negativo aos ecossistemas, ao espírito, e conforme determina a Lei.

20. Nos casos de desvio de conduta, como o observado na a decisão por um modal rodoviário na Amazônia em detrimento de estudos de alternativas de infra-estrutura de transportes terrestres menos agressivas, saltando etapas e solapando a eficácia dos instrumentos técnicos obrigatórios, é direito da cidadania atuar judicialmente na busca da correção dos rumos do



EM BRANCO

Estado nas ações que envolvem a gestão do patrimônio público ambiental de todos da Nação brasileira.

0010
SECLA - NUCJU

21. O doutrinador Edis Milaré, referindo-se à ação civil pública, reconhece que *"O meio ambiente pertence a todos e a ninguém em particular; sua proteção a todos, aproveita, e sua postergação a todos em conjunto prejudica, sendo uma verdadeira coisa comum de todos. A ação tem como objeto o pedido de providência jurisdicional que se formula para a proteção de determinado bem da vida."*²

22. O instrumento jurídico manejado se amolda aos preceitos do inciso I do artigo 1º da lei 7.347, de 24.07.1985, e de suas alterações, que estabelecem:

*"Art. 1º Regem-se pelas disposições desta lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:
I – ao meio-ambiente
....omissis;"*

23. Destarte, na sua modalidade preventiva, com o objetivo de coibir macro danos ambientais que podem se perpetuar exaurindo a floresta e o meio ambiente com repercussão para todos, cabe a ação civil pública, na busca da manifestação jurisdicional a respeito da proteção à vida ameaçada em razão de uma ilegalidade.

II. b) – Da legitimidade Ativa

24. A Associação Preserve Amazônia é uma entidade sem fins lucrativos constituída em 10.01.2006, ou seja, há mais de um ano, com o objetivo estatutário da proteção do meio ambiente e, assim, tem legitimidade para a propositura da presente demanda visto satisfazer aos requisitos autorizadores das alíneas, "a" e "b" do inciso V do artigo 5º da Lei n. 7.347, de 24.07.1985, a Lei da Ação Civil Pública e suas alterações, onde se lê:

² MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000, fls. 417.

EM BRANCO

Fls.: 4158
Proc.: 6860/05
Rubrica: ✓
JF - DF
0011

"Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a cautelar:

...
V – a associação que, concomitantemente:

SECLA - NUCJU

a) esteja constituída há pelo menos um ano nos termos da lei civil;

b) inclua, entre as suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, turístico e paisagístico."(sem grifos no original).

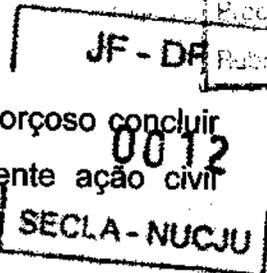
25. Logo, para comprovar o ajuste aos requisitos de legitimação a Autora junta cópia da Certidão de Registro e do instrumento de sua constituição, lançado no Cartório do 1º Ofício do Registro Civil das Pessoas Naturais e Jurídicas de Brasília-DF. Estatui o documento (doc. 02):

"Art. 1º. - A Associação PRESERVE AMAZÔNIA, constituída em 21 de março do ano de 2005, Organização Não Governamental, é pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, e com duração por tempo indeterminado.

§1º - A Associação PRESERVE AMAZÔNIA, tem como objetivo e está voltada para a promoção prioritária da defesa, preservação e conservação do meio ambiente, visando o desenvolvimento sustentável, regendo-se por este Estatuto, pelo Regimento Interno, pelas Resoluções de sua Diretoria e pelas disposições do Capítulo II – Das Associações, arts. 53 e segs. da Lei 10.406 de 10.01.02 – Código Civil Brasileiro e demais dispositivos legais pertinentes."(sem grifos no original).

26. De sorte que, em defesa de direitos difusos de importância fundamental para a adequada preservação do meio ambiente em todo o país e para impor a regularização de obras tocadas sem os corretos estudos da opção ferroviária, como modal de transporte, vem esta Ação Civil Pública de natureza ambiental, por meio da qual a Autora está legitimada a questionar na via judicial adequada, de forma preventiva, a irregularidade consistente na opção pelo modal mais agressivo à natureza e ao desenvolvimento sustentável – as rodovias –, desconsiderando nos próprios Estudos de Impacto Ambiental –EIA e nos Relatórios de Impacto Ambiental - RIMAs, as outras soluções possíveis - como as ferrovias e as hidrovias.

EM BRANCO



27. Dai, salvo melhor juízo de Vossa excelência, ser forçoso concluir a inegável legitimidade ativa da Autora para propor a presente ação civil pública.

II. c) Da Legitimidade Passiva

28. A Carta Magna define a obrigação administrativa concorrente dos entes públicos das três esferas para o dever de zelar pela proteção ambiental. Textualmente determina o artigo 23, *in verbis*:

“Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

(...)

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;” (sem grifos no original).

29. A **UNIÃO** e seus representantes se afastam do comando relatado quando, em prejuízo da preservação das condições ambientais favoráveis, da sustentabilidade, e da vida, desprezam procedimentos constitucionais respaldados na norma complementar, violando o direito difuso ao meio ambiente saudável.

30. O **Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT** é o órgão federal de planejamento e execução do sistema viário nacional e quem, em última instância, licita, contrata e supervisiona a execução das obras que compõem as soluções de transportes terrestres de curtas e longas distâncias, inclusive na área geográfica da questão aqui versada.

31. Uma vez que é o órgão que aprova os Relatórios de Impacto Ambiental previstos na Resolução 1/1986 do CONAMA, o **IBAMA** está incluído entre os demandados. Ademais, este compactua com a ilegalidade, aceitando o fracionamento da solução de modal de transporte na Amazônia para efeito de estudo e licenciamento das obras, aprovando relatórios parciais de trechos de rodovias politicamente reivindicadas por razões meramente econômicas, em

EM BRANCO

detrimento de análises mais abrangentes da equação de transportes terrestres em toda a região, sob a inarredável vertente da preservação ambiental.

0013
SECLA - NUCJU

32. A regra geral é o que o licenciamento ocorra sempre por meio de ato autorizador emitido pelos órgãos estaduais (caput do artigo 10 da Lei n. 6.938/1991), exceto "no caso de atividades e obras com significativo impacto ambiental, de âmbito nacional ou regional" (§ 3º), quando a competência é privativa do IBAMA. Assim, pouco importa a propriedade da área em que esteja localizada a obra licenciada, pois o que impõe a competência da Autarquia é a magnitude do impacto ambiental que ela possa causar.

33. São, por conseguinte, os três entes públicos federais aqueles legitimados a compor o pólo passivo da presente demanda.

III - DOS FATOS

34. As obras rodoviárias em execução na região amazônica vão agravar o desequilíbrio ambiental já constatado naquele bioma, porque não foram licenciadas corretamente. No dia 04.06.2008 o INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais divulgou em seu sitio na rede mundial de computadores, relatório de dados e medições, atualizando o cadastro da região amazônica e estabelecendo comparativos da evolução da degradação ambiental imposta pelas ações antrópicas, onde se lê:

"Nos últimos 20 anos o desmatamento detectado pelo Inpe chega a 17% da área de floresta da Amazônia, que é de 4 milhões de quilômetros quadrados. Para se ter uma idéia, em doze meses - de agosto de 2006 a julho de 2007 - foram destruídos 4.974 quilômetros quadrados de floresta. Já entre agosto de 2007 e abril de 2008 - 9 meses - foram 5.850 quilômetros quadrados, um aumento de quase 15%."
www.inpe.gov.br

35. A correlação entre o planejamento inadequado da infra-estrutura de transportes terrestres e a devastação é direta. É alarmante o ritmo galopante do avanço dos prejuízos ambientais pelas ações diretas do homem.

EM BRANCO

Mas o quadro desolador é perfeitamente reversível se ganharem efetividade institutos jurídicos disponíveis.

0014

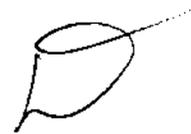
SECLA - NUCJU

36. Por sua vez, a Autora concentra todos os seus esforços na busca das soluções possíveis e na participação ativa da questão ambiental da região amazônica.

37. Destarte, com o devido respeito, não se resignar com a ilegalidade dos procedimentos de licenciamento ambiental de obras rodoviárias da região mais imprescindíveis à preservação da qualidade de vida de todos os brasileiros, tendo em vista não ter sido devidamente analisado todo o contexto regional de transportes terrestres e procedido o cotejo, determinado na Lei, de todas as alternativas existentes, sob o foco da preservação.

38. Veja, Excelência, que o Governo Federal e os órgãos arrolados no pólo passivo desta ação, sob a égide do Plano de Aceleração do Crescimento - PAC, emprestam célere andamento às obras rodoviárias de infra-estrutura de transportes na Região Amazônica, ao arrepio da Constituição Federal e sem cumprir preceito legal que determina a análise comparativa de todas as opções, para seguimento daquela menos gravosa ao meio ambiente, e mais adequada ao desenvolvimento sustentável.

39. De forma política e açodada seguem sendo executadas, pelos Réus, obras de milhares de quilômetros de abertura e pavimentação de rodovias, incluídos no PAC - Plano de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, que arrebatam a floresta sem que tenham sido suficientemente exauridos os estudos comparativos com outros modais de transportes e esgotadas as avaliações das perdas ambientais de médio e longo prazos consubstanciadas em agressivos desmatamentos, devastação da fauna e poluição incontrolável que, por suas extensões, comprometem a sustentabilidade em todo o país, no continente e no planeta.



EM BRANCO
EM BRANCO

40. Assim agindo, foram contratados, elaborados, e indevidamente aprovados os Estudos de Impacto Ambiental – EIA, de cada uma das rodovias BR 156, BR 163, BR 230, BR 319, e BR 364, trechos destas, que resultaram nos respectivos Relatórios de Impacto ao Meio Ambiente (Ambiental) – RIMAs e que afrontam a Resolução 1/86 do CONAMA.

0015

SECIA - NUCJU

41 Isto porque, diminuídos em suas possibilidades, contratados com o fim específico de viabilizar as obras de “Aceleração do Crescimento” e a solução modal de transporte rodoviário, não foi incluído o devido estudo de todas as alternativas possíveis para decidir qual é a mais adequada para a preservação ambiental da região, nos relatórios antes citados.

42. Em especial quando deixaram de considerar adequadamente os impactos positivos e negativos de cada opção sobre o delicado eco sistema local, o meio ambiente em geral e a sustentabilidade da floresta, pulmão do país, cortada pelos corredores de transporte que irão compor a interligação terrestre entre os distantes pontos a unir.

43. Na verdade, quando estão obrigados por legislação específica a proceder estudos globais da solução, os Réus vão direto a cada uma das obras, com estudos e Relatórios de Impactos Ambientais setoriais, que desconsideram a existência do contexto ambiental regional e a necessidade de que a solução adotada esteja dentro de um macro planejamento de longo prazo para o modal de transporte como um todo, como única forma de assegurar a preservação da floresta, e o equilíbrio do meio ambiente.

44. Desde a famosa Transamazônica do eufemismo “pra frente Brasil”, cada governante, em seu contexto político partidário e dentro dos interesses imediatistas meramente econômicos, foi definindo prioridades de obras de abertura ou de pavimentação de estradas para as quais são elaborados RIMAs justificativos, dissociados dos objetivos do instrumento legal de licenciamento ambiental que, no caso vertente, deve ter como escopo, a

EM BRANCO

0016

SEOL RAI SUCLU

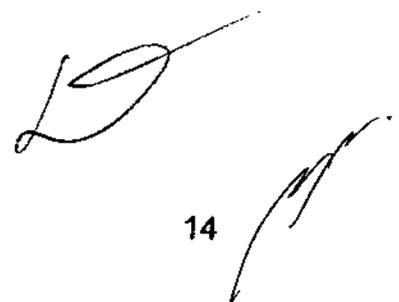
definição de modais como um todo, regionais, para a solução de transporte terrestre de longo prazo, de forma a assegurar a proteção ao meio ambiente, e a garantir a continuidade dos serviços ambientais prestados no bioma amazônico.

45. Ao optar pela ampliação das rodovias existentes e por iniciar a construção de tantas outras extensas estradas a serem pavimentadas, sem considerar o todo, alheios às alternativas de transporte fluvial, à implantação de ferrovias ou mesmo à solução de um modal misto, como intervenções menos gravosas e mais adequadas à preservação ambiental, os Réus atuam de maneira repreensível e pactuam com a ilegalidade apontada, o que aqui se busca impedir.

46. Veja-se que antes de adentrar à via judicial, a Associação Preserve Amazônia buscou insistentemente na seara administrativa, nas reuniões e audiências públicas e em todos os órgãos responsáveis, ver realizado corretamente o Estudo de Impacto Ambiental para o modal de transportes na Amazônia.

47. Nesse sentido, em 20.03.2007 protocolou no CONAMA, juntamente com a associação OCA Brasil, expediente apontando as falhas contidas nos RIMAs das obras de infra-estrutura de transportes e expondo as razões porque os trabalhos deveriam ser suspensos e os estudos complementados (cópia anexa).

48. E mais, é necessário se considerar que desde a sua constituição como entidade de defesa da preservação ambiental, especialmente na Amazônia, a Autora tem estado presente nos mais diversos espaços de discussão das opções de desenvolvimento sustentável, nas audiências públicas, no Ministério Público e nos demais órgãos envolvidos. Mas vê sempre frustrado por contingências banais o brado fundamentado que aponta as ilegalidades embutidas nas obras licenciadas irregularmente.



EM BRANCO

4164
6860/05

JF - DF

0017

SECA/NUCJU

49. Não é outro o teor da Representação protocolada na Procuradoria da República que, também, não encontrou ressonância capaz de alicerçar uma Ação Civil Pública de iniciativa do i. Ministério Público da União, visando eliminar a ilegalidade (documento anexado).

50. Restou claro que somente por intermédio de ação desse jaez a entidade legitimada pode tentar na via judicial, assegurar a proteção efetiva dos direitos difusos vulneráveis, no âmbito de uma sociedade focada na conquista econômica, onde são inúmeros os obstáculos para se fazer valer a Lei.

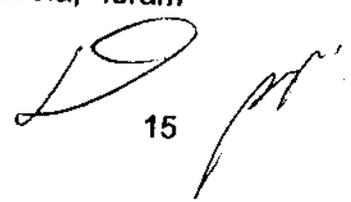
IV - DO DIREITO

IV. a) DA OBRIGATORIEDADE DE ESTUDOS COMPARATIVOS

51. Um capítulo inteiro destinado à proteção do meio ambiente foi acrescido ao texto constitucional pela Carta Magna de 1988. A própria evolução do tema em toda a sociedade brasileira e no ordenamento jurídico pátrio, assim como a nova ordem mundial de consciência das limitações dos recursos naturais não renováveis alertam para a importância da proteção ambiental e ressaltam os prejuízos advindos das intervenções humanas inadequadas, especialmente nas proporções continentais da área em tela.

52. Noutra vista, quando deveriam proceder ao planejamento regional das vias de transportes possíveis, os Réus quando trataram do licenciamento ambiental, partiram da opção rodoviária, atropelando a Lei e saltando etapas de suma importância para a macro decisão sobre a alternativa mais eficiente no longo prazo, menos prejudicial à floresta e que garanta que a área continuará a desempenhar seu papel na preservação de aceitáveis condições de vida em todo o território nacional.

53. Verifica-se, Excelência, que não existem justificativas admissíveis para o fato de não ser considerada a vertente ambiental. A decisão primeira tem que envolver uma solução maior de modal de transportes e não pode simplesmente adotar as rodovias, pelo fato de que, aqui e acolá, foram


15

EM BRANCO

surgindo ao sabor de decisões políticas, trechos esparsos de estradas federais, estaduais e municipais, "nos tempos das vacas gordas" da exploração indiscriminada dos recursos da natureza quando nem mesmo existiam leis de proteção ao meio ambiente.

54. Ademais, há de haver um planejamento correto respaldado em estudos tecnicamente fundamentados, abrangentes, com o objetivo de forjar soluções de longo prazo para o modal de transporte de todo o país e, em particular, para a Região Amazônica, levando em conta a delicada situação do que nos resta das florestas, dos ecossistemas que mantêm o ar respirável, assegurando a direção ao desenvolvimento sustentável.

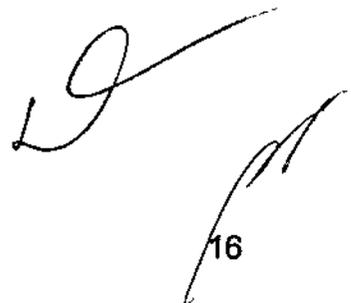
55. Veja-se que a Resolução CONAMA nº. 1, de 23 de janeiro de 1986 que "*Dispõe sobre os critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental*", estabelece condições imperativas a serem observadas nos licenciamentos de obras que interferem no patrimônio ambiental do país.

56. **Não se trata de mera exigência!** O preceito legal, no caso, é antes de tudo, o instrumento mais importante para impedir que opções equivocadas venham a comprometer a sustentabilidade no Brasil, agravando a degradação da qualidade de vida no planeta.

57. A mesma resolução, impõe taxativamente, *in verbis*:

"Art. 2º Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e da Secretaria Especial de Meio Ambiente - SEMA em caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:
I - Estradas de rodagem de duas ou mais faixas de rolamento;
II - Ferrovias;
(...)"

58. E segue disciplinando:



16

EM BRANCO

"Art. 5º O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional de Meio Ambiente, obedecerá à seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto;

II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividades;

(...)

Art. 9º O relatório de Impacto ambiental - RIMA refletirá as conclusões do estudo de impacto ambiental, e conterá, no mínimo:

(...)

II - A descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada um deles, nas fases de construção e operação, a área de influência, as matérias primas, e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnicas operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos e perdas de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;

(...)

VIII Recomendação quanto à alternativa mais favorável (conclusões e comentários de ordem geral)"(sem grifos no original).

59. O que acontece em relação às rodovias atacadas e ao modal de transportes adequado à região é que, a despeito da obediência aos dispositivos citados, os RIMAs partem logo para justificar a opção rodoviária e nem chegam mesmo a considerar as demais alternativas. Há que sopesar os custos e os benefícios dos modais.

60. Assim, de forma ilegal, procederam os Réus em relação às obras rodoviárias da BR - 156, da BR - 163, da BR - 230, da BR 319, e BR - 364, todas na região da amazônia brasileira. De forma desconectada vão sendo abertos e pavimentados milhares de quilômetros de vias indutoras de devastação ambiental sem precedentes, já que o Poder Executivo, no Brasil, é historicamente incapaz de coibir e tampouco controlar a destruição das matas, a poluição ambiental e a quebra da sustentabilidade decorrentes do modelo de transportes, pseudo desenvolvimentista, que politicamente adota por força, muitas vezes, do poder econômico e financeiro das grandes empreiteiras.

EM BRANCO

4167
6860/05
JF - DE
4

0020

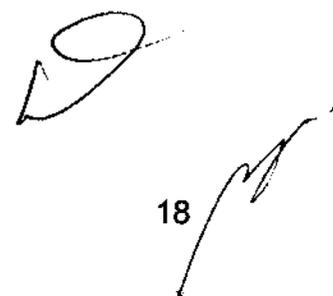
61. Veja-se, somente para exemplificar que se as ferrovias e as hidrovias fossem, também, utilizadas na implantação da infraestrutura dos transportes, dúvidas não há de que seriam soluções muito mais saudáveis por serem menos poluentes, por proporcionarem maiores possibilidades de controle dos desmatamentos, desonerarem os fretes e serem mais adequados à preservação ambiental almejada.

62. Quando se trata da vida, os valores econômicos ficam relativizados. Por isso, impõe-se obrigar os responsáveis a elevar a vista, a interpretar corretamente a Lei, abandonar o casuísmo, cotejar com a devida cautela e profundidade as soluções, tendo como fundo a dimensão continental da área, as suas singularidades ambientais e as consequências das omissões para, tais como, deterioração do clima e da vida no País.

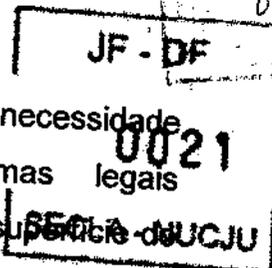
IV. b) Da lesão ao meio ambiente

63. Imperioso destacar-se, também, a lesividade ao meio ambiente. Veja-se que o artigo 225 da Constituição Federal é imperativo ao determinar que *"todos tem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado"*, salientando, também, ser este *"de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida"*.

64. Ora, Excelência, a região em tela vem sofrendo graves agressões ao longo das últimas décadas, tempo em que, mesmo com a recente evolução da proteção constitucional e da legislação complementar relativa ao meio ambiente, surgem hoje, em diversos outros países, manifestações no sentido de haver intervenção internacional na Amazônia, o que afrontaria a autonomia territorial do Brasil. O respaldo é a notória incompetência demonstrada a cada dia por nossos governantes, como no caso em tela, para preservar o meio ambiente em ecossistemas imprescindíveis à vida na terra.



EM BRANCO



65. Não é sonho e não pode ser pesadelo, mas há necessidade urgente de efetivas providências amparadas em diplomas legais inquestionáveis ora contrariados. Para aquele grande pedaço da superfície do planeta as decisões têm que ser maiores. As razões de fazer devem espelhar uma visão de futuro. Trata-se da própria vida no País e no planeta.
66. Não se pode caceitar que, em nome da necessidade premente de proporcionar melhores condições de vida, de trabalho e de desenvolvimento a todos os ocupantes da área em tela, sejam impostos modelos que se prestam a qualquer outro espaço territorial do país, mas que não garantem uma Amazônia sustentável para os de lá, e para os de cá.
67. Mas, a incontrolável devastação nas áreas das rodovias, o surgimento não planejado de vias terrestres endógenas abertas ilegalmente de forma radial, a partir dos núcleos habitacionais que vão surgindo ao arripio do planejamento estratégico ambiental, a facilitação dos crimes ambientais e as omissões do poder público na garantia da lei, construíram um quadro fático desalentador para a sustentabilidade.
68. O resultado é a existência contabilizada de imensas áreas desmatadas ilegalmente e o avanço indiscriminado dos índices de crimes ambientais que precisam ser evitados com a implantação de modelos corretos de infra-estrutura de transportes e outras intervenções governamentais e da sociedade civil, na forma da lei.
69. Os fatos se amoldam à discussão na alarmada comunidade científica a exemplo daquela que relata o jornal Estado de São Paulo, assim:

"Obras na Amazônia põem espécies de aves em perigo

Mais oito espécies de aves da Amazônia poderão entrar para a lista de ameaçadas de extinção até 2020, caso as obras de infra-estrutura planejadas pelo governo federal sejam de fato implementadas na região. Outras oito serão severamente afetadas, com redução de pelos menos 50%

EM BRANCO
EM BRANCO

0022

SEPLA NUCJU

na sua área de ocorrência, segundo um estudo publicado na revista internacional Conservation Biology.

O trabalho busca avaliar o impacto da construção de estradas, hidrovias, hidrelétricas, gasodutos, ferrovias e outras grandes obras de infra-estrutura sobre a biodiversidade de aves da Amazônia - o que serviria, também, como uma demonstração do impacto sobre a biodiversidade total da floresta.

As previsões são baseadas em um modelo de 2001, produzido pelo cientista William Laurance, do Instituto Smithsonian de Pesquisas Tropicais, que prevê um desmatamento anual adicional na Amazônia de 2.690 km² (cenário otimista) a 5.060 km² (cenário pessimista) em decorrência das obras.

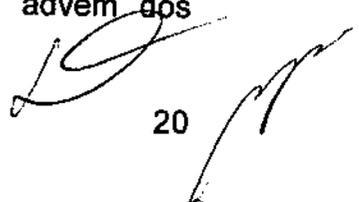
Desde 2001, governos e políticas mudaram, mas os projetos continuam basicamente os mesmos. "Nenhum foi descontinuado", diz a bióloga Mariana Vale, autora principal do estudo. "Os projetos vão e voltam, mas continuam na pauta do governo. Se forem implementados, o cenário continua válido." Ela explica que os cálculos são baseados em taxas históricas, associadas ao impacto de obras passadas. "Quando uma estrada é construída, sabemos que o desmatamento aumenta. O que tentamos mostrar no estudo é quem vai sair prejudicado nessa história", afirma Mariana.

...
Outra novidade do estudo é a identificação de ecorregiões de avifauna - áreas situadas entre rios, que limitam a dispersão geográfica de espécies, inclusive de aves. Mesmo sem um conhecimento completo da biodiversidade amazônica, os pesquisadores conseguiram calcular que qualquer espécie que seja endêmica de algumas dessas regiões estará automaticamente ameaçada em 2020 caso os projetos de infra-estrutura sejam colocados em prática.

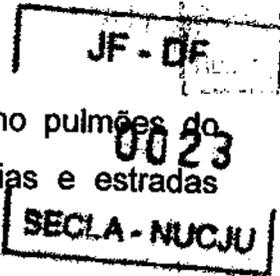
Eles já sabem que muitas aves que vivem nessas ecorregiões e hoje são classificadas como "subespécies" serão reclassificadas como "espécies" nos próximos anos, o que poderá aumentar ainda mais a lista de ameaça.

"Torço para que nossas previsões não se concretizem", afirma Mariana, que fez o trabalho para seu doutorado na Universidade Duke, nos EUA. Ela agora é pesquisadora da Universidade Estadual do Rio de Janeiro. (Fonte: Herton Escobar/ Estadão Online) 4 / 07 / 2008".(sem grifos no original)

70. Da mesma ordem, é temerário o aquecimento global oriundo das emissões de carbono pelos países, principalmente, do 1º mundo, cuja impossibilidade de absorção para torná-lo oxigênio respirável advém dos



EM BRANCO



descontrolados desmatamentos das florestas que atuam como pulmões do planeta, corroborados pela abertura indiscriminada de rodovias e estradas vicinais sem o devido estudo de impacto ao meio ambiente.

71 É o que ilustra Miriam Duailibi, Especialista em Sustentabilidade e em Educação para as Mudanças Climáticas presidente do Instituto Ecoar, com sede em São Paulo, que não se limita a apontar causas e conseqüências das mudanças do clima e as tecnologias em vários campos que hoje buscam contribuir para o dimensionamento do problema.

“O desmatamento avança agora pelas unidades de conservação federais e estaduais. Segundo dados do Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon), a derrubada de floresta em maio foi de 294 km² na Amazônia Legal, sendo que 19% foi verificado em áreas de proteção no Pará e em Rondônia e menos de 1% em terras indígenas. A unidade mais atingida foi a Floresta Nacional do Jamanxim, na área de influência da BR-163, com 35 km² de desmate no mês. É um dado assombroso considerando-se que desde agosto de 2006, segundo o Imazon, o desmatamento histórico da Flona do Jamanxim é de 92 km². A reportagem é de Daniela Chiaretti e publicada pelo jornal Valor, 25-06-2008.”

72. De onde se pode concluir que as distorções carreadas pela falta do macro estudo da solução de modais de transportes, sem o correto EIA/RIMA, agravam a degradação do meio ambiente.

IV. c) Dos princípios da prevalência do meio ambiente e da precaução

73. Em termos de princípios no Direito contemporâneo é percuciente a lição de Édis Milaré quando realça que:

“... no Direito Ambiental, diferentemente do que se dá com outras matérias, vigoram dois princípios que modificam, profundamente, as bases e a manifestação do poder de cautela do juiz: a) o princípio da prevalência do meio ambiente (da vida) e b) o princípio da precaução, algo mais que o princípio da prevenção, já tradicional no nosso Direito. Tutela jurisdicional que chega quando o dano ambiental já foi

EM BRANCO

causado perde, no plano da garantia dos **0021**
constitucionalmente assegurados, muito, quando não a
totalidade de sua relevância ou função **SOCIEDADE AMBIENTAL**
p.26-72).

74. E segue o mesmo emérito doutrinador, "na ação civil pública ambiental não se discute, necessariamente, a legalidade do ato. É a potencialidade de dano que o ato possa trazer aos bens ambientais é que servirá de fundamento da sentença" (MILARÉ, 1995a, p. 211).

75. Já, na Conferência Mundial do Meio Ambiente - RIO 92, foi proposto formalmente o Princípio da Precaução. A sua definição, dada em 14.06.1992, está nos anais como Princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, assim explicitado:

"O Princípio da Precaução é a garantia contra os riscos potenciais que, de acordo com o estado atual do conhecimento, não podem ser ainda identificados. Este Princípio afirma que a ausência da certeza científica formal, a existência de um risco de um dano sério ou irreversível requer a implementação de medidas que possam prever este dano."

76. Não é outra a conclusão da Agenda 21⁴:

"Com o fim de proteger o meio ambiente, O PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão

³ MILARÉ, Edis. A ação civil pública na nova ordem constitucional. São Paulo: Saraiva, 1990.

⁴ N. A.: - "A Agenda 21 é um programa de ação, baseado num documento de 40 capítulos, que constitui a mais ousada e abrangente tentativa já realizada de promover, em escala planetária, um novo padrão de desenvolvimento, conciliando métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica.

Trata-se de um documento consensual para o qual contribuíram governos e instituições da sociedade civil de 179 países num processo preparatório que durou dois anos e culminou com a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), em 1992, no Rio de Janeiro, também conhecida por ECO-92. Além da Agenda 21, resultaram desse processo cinco outros acordos: a Declaração do Rio, a Declaração de Princípios sobre o Uso das Florestas, o Convênio sobre a Diversidade Biológica e a Convenção sobre Mudanças Climáticas." (www.econews.com.br/agenda21).

EM BRANCO

para o adiamento de medidas economicamente viáveis para
prevenir a degradação ambiental".

08 25
SECLA - NUCJU

77. O Brasil como signatário de ambos os documentos deve curvar-se às determinações neles embutidas em função da importância do tema.

V. DOS PROCEDIMENTOS INADEQUADOS

78. Passadas décadas sem o correto planejamento da expansão da infra-estrutura de transportes terrestres no Brasil, em meados de 2006, foi elaborado pelo CENTRAN - Centro de Excelência em Engenharia de Transportes, órgão máximo de planejamento do Ministério dos Transportes, o Plano Nacional de Logística e Transportes - PLNT.

79. Para a definição das políticas e dos procedimentos relativos ao tema, o relatório resultante informa o planejamento do setor para os próximos 20 (vinte) anos e os seus objetivos, nos seguintes termos:

1. Contextualização

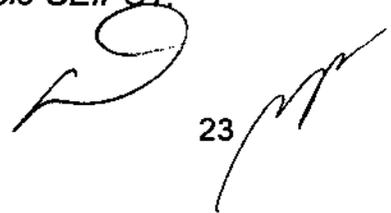
O PNLT está em desenvolvimento pelo Ministério dos Transportes - MT, em cooperação com o Ministério da Defesa - MD, através do CENTRAN - Centro de Excelência em Engenharia de Transportes. Seu objetivo é formalizar e perenizar instrumentos de análise, sob a ótica logística, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infra-estrutura e na organização dos transportes, de modo a que o setor possa contribuir para a consecução das metas econômicas, sociais e ecológicas do País, em horizontes de médio a longo prazo, rumo ao desenvolvimento sustentado. Trata-se, essencialmente, de um plano indicativo que permitirá visualizar o necessário desenvolvimento do setor dos transportes em face das demandas futuras, associadas com a evolução da economia nacional e sua inserção no mundo globalizado.

2. Retomada do Planejamento

O PNLT resultou da necessidade de retomada do processo de planejamento com base científica no País, visando dotar o Ministério dos Transportes de uma metodologia formalmente definida de avaliação de políticas públicas em transportes.

O último esforço consistente e integrado nesse sentido data de 1985, ano da realização do PRODEST - Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes pelo GEIPOT.

3. Foco no Desenvolvimento Regional



EM BRANCO

0028
SECLA - NUCIU

Numa evolução do processo tradicional de planejamento de transportes, o PNLT passa a considerar a questão da territorialidade e dos impactos da infra-estrutura no desenvolvimento das diversas regiões do País. Assim, além das simples relação de benefício / custo, que tende a concentrar investimentos em regiões mais desenvolvidas, serão considerados proposições para diminuição de desigualdades regionais, integração da América do Sul, ocupação do território e defesa da faixa de fronteira."

80. Elaborado durante mais de um ano de estudos e debates pela cúpula de expertises dos ministérios dos Transportes e da Defesa, o relatório do PNLT espelha as diretrizes para as soluções no campo da infra-estrutura e os cuidados ambientais a serem adotados, considerando às páginas 376 a 378 (anexadas), *in verbis*:

"O Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) tem como meta criar uma base de dados e instrumentos de análise, sob a ótica logística, para oferecer apoio ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infra-estrutura e na organização dos transportes. Assim, o setor de transportes poderá contribuir para o alcance das metas econômicas, sociais e ecológicas do Brasil, rumo ao desenvolvimento sustentado."

.....omissis...

"Capítulo IX- TRATAMENTO AMBIENTAL NO SETOR DE TRANSPORTES

IX.1- Marco Conceitual e Introdução

O Ministério dos Transportes (documento "Política Ambiental do Ministério dos Transportes", integrante da Agenda 21 Brasileira) e na forma como consta da Lei N° 10.233/2001 - tem como referência para orientação e evolução de sua política ambiental os preceitos de Desenvolvimento Sustentável, contribuindo para que as gerações futuras possam desfrutar da base de recursos naturais disponível em nosso país. Este é o marco para uma atuação visando a integração das políticas públicas de transportes com as de outros setores e com o planejamento e ordenamento do território com bases no paradigma do Desenvolvimento Sustentável. Para tanto, é necessário um conjunto de medidas que inclua tanto contribuições decorrentes de desenvolvimento tecnológico como alterações significativas na atividade de transporte. Restringir-se a apenas um desses aspectos significa alcançar avanços apenas parciais. A componente ambiental em transportes exige abordagem pró-ativa, multi e interdisciplinar, e transversalidade entre todas as componentes de planos, programas e

EM BRANCO

empreendimentos individuais. Entretanto, a efetivação destes conceitos em ações práticas tem, ainda, um longo caminho a percorrer, apesar da experiência acumulada em especial na última década (em grande parte devido às crescentes exigências legais de órgãos ambientais, MP, TCU e de organismos e instituições financiadores internacionais e nacionais). Há muito por fazer em um contexto de múltiplas carências institucionais, de escassez de recursos, de demandas reprimidas, mas pleno de instrumentos legais, gerenciais e administrativos não ou parcialmente atendidos.

Sugere-se que no âmbito do PNLT, a curto e médio prazos, garanta-se a continuidade – com os necessários ajustes institucionais, administrativos, capacitação, ações e recursos para efetiva implantação, operação e perenização – daqueles programas e atividades essenciais à consolidação do PNLT e que já se encontram em andamento (incluídos nos itens 'Ambientalização de empreendimentos' e 'Fortalecimento institucional', a seguir). Isso representaria ganhos expressivos em maximização de experiências adquiridas e economia de recursos. Novas iniciativas envolvendo metodologias de abordagem complexas devem ser implementadas de forma gradual em função da real capacidade institucional em desenvolvê-las e implementá-las e na medida em que os conhecimentos forem se consolidando (caso da 'Avaliação Ambiental Estratégica', a seguir).

IX.2- Nível Macro: Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)

O seminário "Diálogo Técnico sobre Avaliação Ambiental Estratégica e Planejamento no Brasil", em Novembro de 2005 - iniciativa conjunta do MMA, MPOG e MT - objetivou a discussão sobre a melhor abordagem para AAE no Brasil, que permita a sua institucionalização e operacionalização prática e eficiente.

Algumas conclusões do seminário:

- (i) o Brasil deverá começar pela definição de visão e modelo geral para AAE, com as premissas iniciais e gradualmente evoluir com a prática de aplicação a partir de casos-piloto como o setor dos transportes;
- (ii) AAE é instrumento de natureza estratégica que apóia a decisão, mas que não substitui a própria decisão. AAE serve à compreensão de problemas e tensões, e não à procura das soluções que resolvam esses problemas, função que cabe ao processo de planejamento;
- (iii) AAE deverá ser realizada por técnicos e decisores institucionais envolvidos na formulação estratégica, quando necessário, com o apoio de especialistas em aspectos específicos (p.ex., estudos de cenários ou estudos de sensibilidade ecológica).

...

EM BRANCO

Neste sentido, o PNLТ iniciou o processo de AAE 0028

considerando suas claras implicações com o planejamento e o ordenamento do território. Especificamente fez-se um esforço no sentido de identificar as limitações impostas pelas condicionantes espaciais definidas pela legislação ambiental, ou seja, o mapeamento georreferenciado das interfaces de sistemas viários com áreas legalmente protegidas (Unidades de Conservação, Terras Indígenas etc.).

Produto desenvolvido pelo CENTRAN disponível para os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário (para este último os dados deverão ser complementados ao longo da gestão do PNLТ). O produto está apto a embasar a análise de restrições espaciais para os empreendimentos a serem sugeridos no PNLТ.

IX.3- Nível Micro: 'Ambientalização' de Empreendimentos Individuais Por 'ambientalização' do empreendimento se entende: (i) o aproveitamento das oportunidades nele inerentes para conferir viabilidade e sustentabilidade à qualidade sócioambiental

em sua área de influência, em consonância com as políticas públicas e legislação; e

(ii) incorporar cuidados ambientais em todas as fases (i.e., 'ambientalizar' o 'ciclo de vida' dos empreendimentos) – na sua maior parte já previstos nas normas e especificações ambientais do DNIT. Em geral, implantando-se corretamente a componente ambiental espera-se maximizar os benefícios dos investimentos a serem realizados: redução no tempo de licenciamento ambiental, redução de custos de conservação e manutenção, aumento da vida útil da obra e da segurança, melhoria na imagem, etc.

A observação do QUADRO VII.1 sugere que o "Ciclo de Vida" de empreendimentos de transportes inicia-se ao nível do planejamento supra-setorial do processo de formulação de políticas públicas de transportes. Esse é o campo de domínio, entre outros, das articulações intersetoriais e interinstitucionais. O instrumento de 'ambientalização' é a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

A atuação ambiental do DNIT se dá praticamente a nível modal e de projeto individualizado. A interface entre a atuação do DNIT com a das secretarias do MT acontece na fase de viabilidade técnico-econômica.

O Licenciamento Ambiental é competência do DNIT. O gerenciamento ambiental refere-se ao gerenciamento dos planos e programas ambientais, estabelecidos no Plano Básico Ambiental (PBA) e outras exigências feitas pelo órgão ambiental licenciador.

Sobre o Licenciamento Ambiental em geral o Governo anunciou que enviará ao Congresso um projeto para definir



EM BRANCO

as competências do licenciamento, visando evitar que vários órgãos municipais, estaduais e federais tenham de se manifestar sobre o mesmo empreendimento, atrasando a execução das obras (alguns processos demandam vários anos). A União através do IBAMA teria competência exclusiva para licenciar grandes projetos de infraestrutura. Os de médio porte seriam competência dos estados e os menores dos municípios." (sem grifos no original).

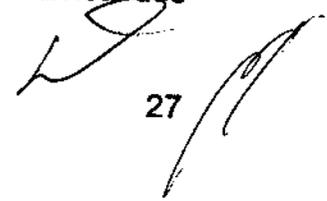
81. Então, torna-se clara a conclusão de que ao planejar a macro infra-estrutura de transportes terrestres o gestor contrariou a Lei, pois não elaborou o competente Estudo de Impacto Ambiental - EIA e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, que considerassem adequadamente a solução global de infra-estrutura de transportes terrestres para a Região Amazônica.

82. Veja-se que os instrumentos são exigidos no artigo 225 da Carta Magna e dizem respeito a intervenções de todos os portes. Desde a construção de um simples posto de combustíveis passando por todas as obras públicas que se encaixam no dispositivo legal, até o macro planejamento do modal de transportes como um todo buscado nesta ação, toda intervenção deve ser precedida do RIMA. Isto porque, no caso da Amazônia, são indispensáveis à vida dos brasileiros os serviços ambientais que a região presta à humanidade.

V. a) Da opção inadequada pelo modal rodoviário

83. Os Relatórios de Impacto Ambiental - RIMAs foram sempre contratados para justificar especificamente cada obra para a qual as decisões políticas alocaram recursos, em procedimentos dissociados dos devidos estudos técnicos conjunturais para a definição da adequação das alternativas à relevância da preservação ambiental. No caso concreto da BR 163, por exemplo, o relatório se inicia descrevendo que(cópia anexada):

"O objeto do licenciamento é a pavimentação do trecho da rodovia Cuiabá-Santarém que se inicia na divisa dos estados do Mato Grosso e do Pará e se encerra em Rurópolis. O trecho compreende segmentos de duas rodovias federais, a BR-163, com extensão de 784 quilômetros da divisa dos



EM BRANCO

JF - DE
0030
SEÇÃO DE LICITACÃO

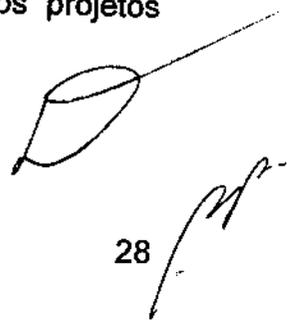
estados até Rurópolis, e a BR-230 com 32,2 quilômetros, entre a localidade de Miritituba, nas margens do rio Tapajós, e o entroncamento com a BR-163. Do entroncamento até a cidade de Rurópolis as duas rodovias tem seções traçadas sobrepostas. A pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém faz parte dos investimentos considerados prioritários pelo Programa Avança Brasil e tem como objetivos a redução dos custos de transporte de cargas na área que abrange os estados do Mato Grosso e Pará e promover a recuperação dos transportes para a região como fator de desenvolvimento econômico e social. (sem grifos no original)

84. Ora, no caso descrito e em todas as obras semelhantes empreendidas na região, conforme os destaques do texto, resta claro não ter sido devidamente considerado o estudo do modal de transporte mais adequado, indo os levantamentos e o próprio relatório, diretamente, à tendenciosa justificativa da opção rodoviária e da pavimentação de vias existentes, na contingência governamental de prioridades políticas de fomento econômico.

85. Dentro dessa insubsistente premissa todos os estudos se revelam meras formalidades dissociadas da obrigação legal imposta pela Resolução 1/86 do CONAMA, de realmente definir as melhores alternativas para o modal de transportes na região amazônica de forma global, com conseqüências extremamente danosas ao meio ambiente. O item 3 do mesmo RIMA da BR-163 segue ratificando a finalidade ilegal de justificar a pavimentação quando relata:

"Através da análise do EIA/RIMA, o Ibama avaliará se a pavimentação é ambientalmente viável e fornecerá a Licença Prévia." (sem grifos no original).

86. Ou seja, não é considerada qualquer alternativa à pavimentação, deixando de ser considerada a hipótese de que a avaliação aponte como inviável a opção e o relatório já afirma que o IBAMA vai liberar, de qualquer forma, a Licença Prévia autorizatória para o desenvolvimento dos projetos executivos.



EM BRANCO

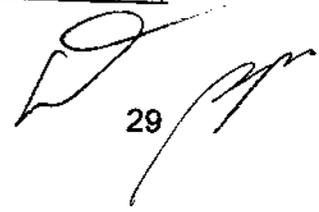
4178
6860/05
UF - DF

0031

ASSOCIAÇÃO - NUCJU

87. Assim, fica patente a negligência dos entes públicos ao longo dos anos quando desconsideraram o todo e prestigiam os fragmentos para decidir em favor do modal rodoviário passando ao largo da obrigação legal de adotar solução mais adequada depois de estudos completos de cada alternativa viável.
88. Por outro lado, além das incontáveis vias vicinais ilegais (endógenas – não oficiais) que vão sendo rasgadas na região sem um mínimo de amparo técnico, existem também obras de abertura de estradas iniciadas pelo Executivo antes mesmo da conclusão do competente Licenciamento Ambiental. Se o procedimento é inadequado e ilegal em relação ao restante do país, não é aceitável para a Amazônia.
89. Neste contexto, é ilustrativo o resumo da situação veiculado em 29.07.2008 pelo jornal *O Estado de São Paulo*, textualmente:

"A Amazônia perdeu o equivalente a um campo de futebol e meio por minuto em junho por conta do desmatamento, totalizando 612 quilômetros quadrados no mês, informou na segunda-feira o Imazon, instituto de pesquisa não-governamental dedicado a estudar a floresta. O desmate do mês de junho foi 23 por cento maior do que o registrado no mesmo período de 2007, de acordo com o Imazon. Em junho do ano passado, a floresta perdeu 499 quilômetros quadrados, segundo o Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) do Imazon. "Os dados mostram um desmatamento concentrado em regiões onde houve a expansão de novas fronteiras agrícolas", afirmou o pesquisador Adalberto Veríssimo, coordenador do Projeto Transparência Florestal do instituto. O Pará foi o recordista de destruição da floresta em junho último, respondendo por 63 por cento da área perdida. Em seguida vieram Mato Grosso (12 por cento), Roraima (11 por cento) e Amazonas (10 por cento). Os demais Estados da chamada Amazônia Legal contribuíram com cerca de 4 por cento para o desmate total. Segundo Veríssimo, o desmatamento no Pará é mais facilmente percebido em três áreas distintas: às margens da rodovia BR-163 para uso da pecuária extensiva; à beira da rodovia Transamazônica, por assentamentos e propriedades de pequeno e médio portes, voltadas sobretudo à pecuária; e na região de Marabá.



EM BRANCO

JF - DF

Fls.: 4129
Proc.: 6810/05
Aut.: 4

"Em Marabá, as árvores são arrancadas para a produção de carvão para alimentar a indústria de ferro gusa", afirmou. Os dados do SAD também mostraram que a Amazônia perdeu 4.754 quilômetros quadrados de floresta entre maio do ano passado e junho deste ano, elevação de 9 por cento na comparação com o acumulado entre agosto de 2006 e junho de 2007.

"Podemos constatar que o desmatamento está crescendo, mas não a níveis estratosféricos", afirmou Veríssimo. Ilegal - Ainda de acordo com os dados do Imazon, a maior parte do desmatamento registrado em junho ocorreu em áreas privadas, sob diversos estágios de posse ou devolutas: 68 por cento. Depois vieram o desmatamento em assentamentos da reforma agrária e em unidades de conservação, com 18 e 10 por cento respectivamente. A destruição de florestas em áreas indígenas respondeu por 3 por cento do desmate em junho.

Segundo Veríssimo, apesar de haver nos dados reflexos da alta dos preços das commodities, sobretudo da cana-de-açúcar, o governo tem encontrado mais dificuldade em controlar o desmatamento especulativo, muitas vezes promovido "por pessoas que operam na ilegalidade".

"A maneira mais eficiente de tomar conta da terra é desmatar, ainda que não se produza nada ali. Isso sinaliza que aquele pedaço de terra tem dono", explicou. "Muitas vezes, as pessoas desmatam essas terras na expectativa de vendê-las depois." O Estado de São Paulo - 06.07.2008.

90. Em outros aspectos também relevantes, resta provado que as rodovias são indutoras da degradação ambiental, enquanto que as ferrovias, menos poluidoras, desconsideradas nos precários EIA/RIMAs setoriais relativos aos modais de transportes, têm impactos físicos negativos significativamente menores e permitem um maior controle da preservação em suas áreas lindeiras de influência.

V. b) Das opções de modal ferroviário, hidroviário ou misto desconsideradas no Relatório de Impacto Ambiental - RIMA de cada uma das obras rodoviárias.

91. Fixado em seus paradigmas advindos de outros contextos, ao argumento de que a ferrovia necessita de considerável volume de carga a transportar para que seja viável economicamente, ou seja, que dê lucro para o

EM BRANCO

operador, o DENIT optou pela rodovia pavimentada, que é muito mais danosa aos ecossistemas. **Nem mesmo estudos comparativos foram realizados!**

4180
6860/05
JF-DF
0033
SECLA-NUCJU

92. Por outro lado, considerando que as hidrovias demandam maior lapso temporal para transportar e fazer chegar pessoas ou cargas, o agente encarregado de planejar e contratar os estudos dos modais de transporte em todo o país se vale das soluções consagradas para os grandes centros e para as regiões menos afetadas aos danos ambientais, para, mais uma vez, desconsiderar uma solução importante no contexto específico da floresta amazônica, permeada de imensos e extensos rios navegáveis do início ao fim, verdadeiros corredores naturais a desembocar no mar.

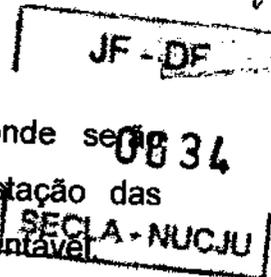
93. A única hidrovia em operação na região é a dos rios Araguaia e Tocantins, que liga o centro-oeste goiano aos portos de Belém e São Luiz. É certo que estudos de viabilidade de qualquer obra de infra-estrutura de transportes na Amazônia, para se enquadrar na exigência legal, tem que considerar o modal misto utilizando a hidrovia.

94. Por outro lado, ao deixar de elaborar o EIA/RIMA de caráter global para a região, restaram postas de lado as opções ferroviária e hidroviária, que para as especificidades ambientais da macro região, são justamente as mais adequadas à preservação do meio ambiente. Para ilustrar o quanto é importante a análise profunda de cada um delas, passamos a discorrer a respeito das vantagens do modal ferroviário, por exemplo, para uma solução adequada ao transporte de superfície na área em tela. Veja-se.

95. A estrada de ferro, ao ser implantada, impõe uma faixa muito menor de desmatamento para recebimento dos trilhos, visto que naquelas extensas distâncias os comboios andam sobre os mesmos perfis em ambas as direções.



EM BRANCO



96. Neste modal, há perfeita definição dos locais onde se implantados os núcleos de colonização, minimizando a devastação das florestas e maximizando o controle policial do desenvolvimento sustentável.
97. Da mesma forma a denominada, espinha de peixe, composta pelas diversas trilhas madeireiras que sempre se originam de cada rodovia oficialmente implementada, inviabiliza o controle das atividades predadoras e do manejo florestal sustentável.
98. O seguimento científico nacional, por sua maior expressão, a Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência - SBPC, reconhece as vantagens do modal ferroviário quando assim informa -www.sbpc.org.br.

"O pesquisador Philip Feamside, do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) mostrou que os índices de desmatamento da Amazônia oscilam ao longo dos anos e estão estreitamente relacionados à economia. Essas oscilações no desmatamento são derivadas de momentos econômicos que afetam grandes produtores. Caem os preços das commodities, cai o desmatamento. Quando o preço da soja e da carne sobem, aumenta o desmatamento", contou Feamside.

A infra-estrutura também incentiva a derrubada da mata. "O desmatamento aumenta com o avanço das estradas para escoamento da produção", falou o pesquisador do Inpa.

A abertura das estradas facilita a ação de madeireiros ilegais e fazendeiros desmatadores, contribuindo também para o surgimento de cidades em áreas antes ocupadas por florestas. Diante dessa constatação, Virgílio Maurício Viana, ex-secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Amazonas e hoje à frente da Fundação Amazonas Sustentável, tem defendido a construção de uma ferrovia que ligue a economia de Manaus ao Centro-Sul do Brasil. O investimento seria de R\$ 2 bilhões, com retorno financeiro em 16 anos.

O projeto seguiria o exemplo da ferrovia Curitiba-Paranaguá. Foi construída num ecossistema muito delicado, que, no entanto, permaneceu preservado. Não dá para parar o trem

EM BRANCO

0035
SEG. A - MUCJU

e desmatar. É uma forma de transporte que agride pouco meio ambiente", defendeu Virgílio. Com ferrovias ou estradas, o fato é que a riqueza da região amazônica é um chamariz para o agronegócio. Segundo Paulo Roberto Moutinho, 40% das terras ainda cobertas por floresta tropical apropriadas para cultivo da cana, soja e pasto estão na Amazônia. Para evitar a tragédia da devastação da floresta, seria preciso investir em instrumentos econômicos para a conservação. Pensamos em estratégias básicas muito simples que quebrassem essa relação entre dinheiro e desmatamento. É preciso desenvolver e implementar mecanismos de mercado funcionais confiáveis que proporcionem incentivos financeiros para a conservação. Além de fazer políticas públicas que aumentem o incentivo à preservação", explicou Moutinho.

.....
De 16% a 20% da emissão dos gases que provocam o aquecimento global vêm do desmatamento de florestas tropicais", contou Moutinho. "Com o fundo, teríamos alguns bilhões para distribuir entre os povos da floresta, que têm papel fundamental na preservação; entre o governo, para possibilitar a governança; e entre os proprietários das terras com florestas, pelo custo de oportunidade, para que não desmatem e façam a manutenção da área natural".
Publicado pelo Jornal da Ciência, SBPC, JC e-mail 3555, de 16 de Julho de 2008. (sem grifos no original)

99. Não destoam as conclusões dos próprios órgãos governamentais envolvidos com as questões estratégicas como o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE – www.inpe.gov.br.

"Nós estimamos que, com o andar da carruagem do aquecimento e do desmatamento, já em 2050 nós teríamos os sinais claros de savanização (da Amazônia)", disse o especialista em mudanças climáticas do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) Carlos Nobre. "Em 2100, a grande região centro-leste (da Amazônia) já estaria savanizada", acrescentou. O pesquisador tem como base os dados preliminares de um estudo recém-concluído pelo Inpe, que aponta que, caso o índice total de desmatamento da Amazônia supere os 40 por cento, ou as temperaturas da região subam entre 3,5 e 4 graus Celsius, seria deflagrado um processo de savanização da floresta. Nobre lembra que os incêndios florestais também colaboram para a savanização. Uma transformação da Amazônia em savana traria como conseqüência, além da perda de biodiversidade, a

EM BRANCO

9183
6860/05
JE - DF
0036
SECLA - NUCJU

possibilidade de mudanças no clima de outras regiões, especialmente o sul do Brasil e o norte da Argentina, segundo Nobre."

100. A necessidade de adequação de procedimentos está consignada nas Deliberações da III Conferência Nacional do Meio Ambiente – Mudanças Climáticas, levada a efeito pelo Ministério do Meio Ambiente em maio de 2008, em Brasília, onde consta do documento final, em relação à mitigação dos danos na área de transportes, entre outras, as seguintes recomendações (Deliberações da IICNMA, págs. 46 e 47 – cópias anexas):

"17. Propor a paralisação e reavaliar a construção e reconstrução das rodovias previstas no PAC para a Amazônia, realizando EIA/RIMA e considerando novos modais de transportes terrestres, para que a sociedade civil, órgãos governamentais, não governamentais e demais atores envolvidos avaliem as alternativas de transporte que melhor atendam à necessidade de ligação entre o Amazonas e a Região Centro-Sul do Brasil e coibir a construção de novas rodovias, dentro ou no entorno de Unidades de Conservação."

.....
"24. Priorizar o modal ferroviário para a promoção do desenvolvimento sustentável em áreas de elevado risco de degradação ambiental em todos os biomas brasileiros"

101. Assim, de qualquer vista, devem ser adotados ou pelo menos analisados conforme determina a legislação ambiental vigente, intervenções sustentáveis para a infra-estrutura de transportes terrestres de forma a se assegurar a implantação daquelas menos agressivas ao meio ambiente.

VI - DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA NA AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL

102. A aplicabilidade da inversão do ônus da prova nas lides ambientais advém da integração dos diplomas constitucional e da ação civil pública integrantes do direito processual coletivo.



EM BRANCO

4184
6860/05
4

JF - DF
0037
RELA DO NUCJU

103. O art. 21, Lei 7347/85 autoriza a inversão do ônus da prova pela Lei da Ação Civil Pública, quando cabível, porquanto parece restringir a integração das duas normas ao Título III do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor, que versa sobre a defesa do hipossuficiente em juízo.

104. Mas, embora o instrumento da inversão do ônus da prova se encontre inserto no Título I do CDC - Dos direitos do consumidor -, é disposição processual e, portanto, integra ontológica e teleologicamente o Título III do mesmo *codex*.

105. Em rápida síntese, constituem o sistema processual coletivo: a LACP, o Título III do CDC, e as demais disposições processuais deste.

106. Neste último, especificamente em seus artigos 6º e 7º, são tratados, respectivamente, os direitos básicos do consumidor e as fontes destes. Destarte, em face da combinação dos diplomas consumerista e civil público, do caráter principiológico do CDC e do cunho processual do seu inciso VIII do artigo 6º, pode-se afirmar que o mecanismo da inversão do ônus da prova é perfeitamente aplicável às demandas difusas, tuteladas por ação civil pública, aí incluídas as ambientais, como a aviada neste processo.

107. Noutra vista, o doutrinador Álvaro Mirra⁵ aponta o princípio da precaução como suporte hábil do deferimento da inversão do encargo das provas e descreve:

"Para o autor da demanda basta a demonstração de elementos concretos e com base científica, que levem à conclusão quanto à probabilidade da caracterização da degradação, cabendo, então, ao réu a comprovação de que a sua conduta ou atividade, com absoluta segurança, não provoca ou não provocará a alegada ou temida lesão ao meio ambiente. Assim, o princípio da precaução tem essa outra relevantíssima consequência na esfera judicial: acarretar a inversão do ônus da prova, impondo ao degradador o encargo de provar, sem sombra de dúvida,

⁵ MIRRA, Álvaro Luiz Valery. Ação civil pública e a reparação do dano ao meio ambiente. 1ª ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2002.

35

EM BRANCO

que a sua atividade questionada não é efetiva ou potencialmente degradadora da qualidade ambiental" (sem grifos no original) 01138

SECLA - NUCJU

108. Tem-se, portanto, que a inversão do ônus da prova aplica-se a ao interesse difuso, coletivo ou individual homogêneo tutelado por ação civil pública e justifica-se, por precaução, quando a intervenção afeta à vulnerabilidade do meio ambiente e da coletividade. A hipossuficiência técnica, científica e econômica da parte do demandante por direitos difusos inviabiliza a atividade probatória.
109. E, ainda, com fulcro no princípio constitucional da isonomia consignado no artigo 5º, caput e inciso I, da Carta Magna, a inversão equilibra a relação entre o degradador e o ser humano. Trata-se de garantir às partes a igualdade de oportunidades e a observância do próprio princípio do contraditório.
110. A justificativa da inversão advém da supremacia do interesse coletivo por um meio ambiente ecologicamente equilibrado, no cotejo com o individual. O direito constitucional do artigo 225 tem caráter supra-individual, de proteção a bem de uso comum do povo, pertencente a toda a coletividade, incorpóreo, indisponível, indivisível, inalienável, impenhorável, intergeracional, insuscetível de apropriação exclusiva, essencial à qualidade de vida e à dignidade da pessoa humana, sem valor pecuniário correspondente, cujos danos são de difícil ou impossível reparação. Trata-se de bem vital à existência humana, como no caso em tela.
111. Neste sentido é imperioso o deferimento da inversão do encargo probatório como fator de viabilização de defesa de direito difuso como o ambiental, que acode a todos os cidadãos.
112. No caso em tela deve ser determinado aos Réus que provem que atenderam à Resolução 1/86 do CONAMA corretamente, especialmente, em


36 

EM BRANCO

relação a estudos comparativos das opções rodoviária, ferroviária e hidroviária, com prioridade para a preservação ambiental.

VI - DA TUTELA ANTECIPADA

VI. a) Obrigação de não fazer

113. Em que pese a irreversibilidade dos danos impostos pelo andamento das obras rodoviárias, com ou sem licenciamento, vão sendo executados com recursos públicos grandes serviços de terraplenagem, contratos de pavimentação, obras rodoviárias de engenharia e diversas outras alterações antrópicas, desprovidas do correto planejamento e do adequado licenciamento ambiental.

114. E, aguardar-se até o final desta demanda para ver imposta medida voltada, no mínimo, ao não agravamento da devastação, seria extremamente temerário, pois até lá, não haverá mais floresta, as águas estarão cada vez mais escassas e o meio ambiente irremediavelmente comprometido.

115. Nesses termos, na forma da Lei n. 7347/85, cabe aqui, também, o pronto deferimento de medida liminar, com ou sem prévia justificação, visando a paralisação das obras, tendo em vista que está comprovada a falta dos estudos comparativos dos diversos modais possíveis para suporte da decisão pela opção rodoviária, que vai sendo implementada ao arrepio da lei.

116. Para tanto, estão presentes os requisitos do "*fumus boni juris*" e do "*periculum in mora*". E a melhor doutrina soa no sentido de não se pensar, apenas, em ressarcimento de dano já ocorrido pois, entre outras características, esses interesses necessitam efetiva proteção antes que seja consumada a lesão. No que tange ao meio ambiente, explicita José Carlos Barbosa Moreira "(...) destruída a rocha que embelezava a paisagem, o dano é

Fls. 4186
Rec. 686/05
Rubr. 4

JF - DF

0039

SECLA - NUCJU

EM BRANCO

irreparável e não há como pretender substituir aquilo que deixou de existir por uma compensação pecuniária⁶ (MOREIRA, p. 186).

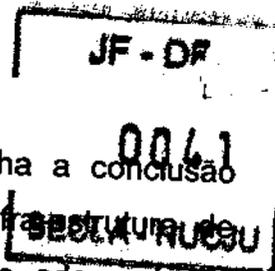
0070

SECLA - NUCJU

117. O primeiro é resultado do simples exame do farto arcabouço legal contrariado que trata da proteção ao meio ambiente e comprova a existência da fumaça do bom direito. O segundo está presente no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, que sob a bandeira de adiantar as obras rodoviárias na Amazônia em alianças políticas de vista curta, atropela as providências técnicas, para ver inauguradas as obras, às vésperas das próximas eleições, comprovando que a demora gera perigo à sociedade.
118. Nesse raciocínio, não haverá prejuízo aos Réus pelo deferimento da antecipação de tutela requerida, vez que a coletividade será extremamente beneficiada pela preservação do meio ambiente e da qualidade de vida no País. É chegada a hora do ajuste de conduta.
119. Assim, requer-se o deferimento de medida liminar para impor obrigação de não fazer, consubstanciada na ordem de paralisação do asfaltamento da BR 163, nos trechos entre a divisa do estado do Mato Grosso com o Pará e a cidade de Rurópolis, da BR 319, entre Humaitá e Carreiro da Várzea, assim como, de todos os serviços de obras de infra-estrutura rodoviária ora executados pelo Exército Brasileiro e por empresas particulares na Região Amazônica.
120. **Deve ser deferido o pedido de liminar, *inaudita altera pars*, de suspensão dos contratos e paralisação das obras até que seja procedido o planejamento estratégico conjuntural dos transportes na Amazônia Legal, com o adequado Relatório de Impacto Ambiental – RIMA e o devido cotejo entre a opção por estradas de rodagem, ferrovias, ou até mesmo, um misto entre ambas e as vias fluviais, como solução mais sustentável e menos prejudicial ao meio ambiente.**

⁶ MOREIRA, José Carlos Barbosa. "Ação civil pública". Revista Trimestral de Direito Público. São Paulo, nº 3, p. 187-203, 1993

EM BRANCO



121. A suspensão deverá perdurar até que se tenha a conclusão integral do RIMA para definição regional do modal de infraestrutura de transportes, com a indicação de quais as alternativas mais adequadas a preservação ambiental da região amazônica, definindo as futuras intervenções, redirecionando as atuais e assegurando que foram comparadas as opções para a definição da alternativa mais adequada à preservação ambiental no macro projeto regional.

122. Com efeito, o levantamento da suspensão de cada obra somente deverá acontecer após a conclusão do correto Licenciamento ambiental e aprovação pelos órgãos competentes do modal definitivo, considerando o existente, e a remodelação das prioridades, sob o manto da questão da preservação ambiental.

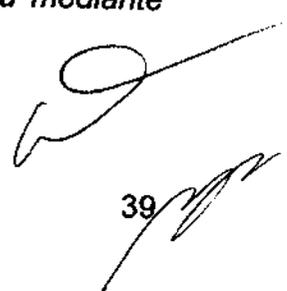
123. Não padece dúvida, portanto, que estão presentes os requisitos do "periculum in mora" e do "fumus boni iuris". Esta, pelas razões de fato e direitos supra esposados, que demonstram à sociedade os direitos malferidos, seja na órbita federal seja na estadual. Aquele, em razão do estado de lesão que se renova diariamente no ar que se respira enquanto vai sendo agravado o efeito estufa conseqüente, sem prejuízo do potencial lesivo a saúde humana.

124. No mesmo sentido, o § 4º do artigo 5º, da Lei n. 4.717/65 prevê que:

"Na defesa do patrimônio público caberá a suspensão liminar do ato lesivo impugnado."

125. Neste diapasão legal, o art. 461 do CPC prevê que, nas obrigações de fazer:

"§ 3º - Sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou mediante justificação prévia, citado o réu."



EM BRANCO

126. Atento a finalidade preventiva no processo, a Lei Instrumental Civil, por seu artigo 804, permite que a cognição sumária dos pressupostos de dano, à luz de elementos da própria petição inicial, embase o deferimento de *litis* de medida cautelar, *inaudita altera pars*, exercitada quando for inegável a urgência e onde as circunstâncias de fato evidenciem que a citação dos Réus e a instrução do processo poderá tornar ineficaz a pretensão ajuizada, como leciona o ilustríssimo professor Theodoro Junior, em seu Curso de Direito Processual Civil, ed. Forense, vol. II, 1ª edição, pág. 1160.

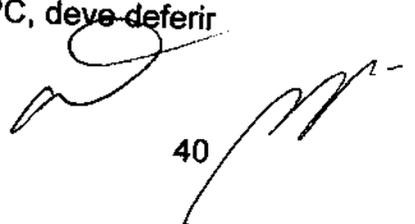
127. Tomando por fundamento todo o exposto, temos como imperativo, no caso, a antecipação parcial dos efeitos da tutela para que os réus sejam compelidos a parar as obras em andamento, e proceder, de imediato, os devidos estudos comparativos exigidos pela Resolução 1/86 do CONAMA.

128. Mais ainda, inexistente, no caso vertente, risco da irreversibilidade do provimento antecipado (CPC, artigo 273, § 2º), já que, mesmo que improvável, se restar avaliado que a solução rodoviária é a mais adequada à preservação ambiental na região amazônica, simplesmente, será dada seqüência às obras, depois de corretamente licenciadas.

129. Vale salientar, o artigo 273 é claro ao disciplinar que o "Juiz poderá, a requerimento da parte, antecipar, total ou parcialmente, os efeitos da tutela pretendida no pedido, desde que, existindo prova inequívoca, se convencer da verossimilhança da alegação" e "haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação".

130. Assim, sendo certo que o provimento a ser antecipado também não encontra óbice do § 2º do referido artigo, a antecipação se impõe, de forma preventiva, com a razão autorizada pelo artigo 461, § 3º do CPC, *inaudita altera pars*, o que desde já se requer.

131. Todavia, caso não conclua por este entendimento, tem-se, com acato, que Vossa Excelência, nos termos do art. 273, § 7º do CPC, deve deferir



EM BRANCO

4190
6860/05
Y
JF - DF
0023
REC. DE INICJU

cautelamente a determinação aos Réus que promovam corretamente os estudos comparativos das opções em execução, no cotejo com as alternativas ferroviária e fluvial para o modal de transporte na área em tela, sempre com enfoque de menores danos ambientais de curto, médio e longo prazos.

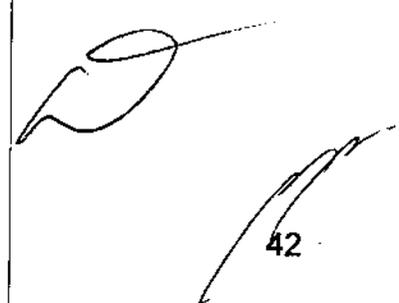
VI – DO PEDIDO

132. Em face do exposto e provado a Associação Preserve Amazônia em busca de um país sustentável, requer a Vossa Excelência:

- i). seja a presente ação recebida, autuada e processada na forma dos caputs e incisos pertinentes dos artigos 5º e 37 da Constituição Federal, da Resolução n. 1/86 do CONAMA, e da Lei n. 4.717/65;
- ii). sob pena de multa diária (astreinte), seja deferida liminarmente a obrigação de não fazer consistente na proibição da UNIÃO, e do DENIT de darem seqüência às obras rodoviárias do PAC na Região Amazônica brasileira, ou mais especificamente, do **asfaltamento da BR – 156, da pavimentação da BR – 163, da abertura das BR – 230, BR 319 e BR – 364**; condenando-se os Réus ao final na mesma obrigação;
- iii). seja determinado aos Réus que atendam à Resolução 1/86 do CONAMA consistente na correta elaboração e devida análise do Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente contemplando a macro definição dos modais de infra-estrutura de transportes terrestres em toda a Região Amazônica, incluindo o cotejo das alternativas ferroviária, rodoviária e hidroviária, priorizando o enfoque da preservação ambiental e da sustentabilidade do meio ambiente.
- iv). nos termos do artigo 273, I do CPC, seja antecipada a tutela para determinar a suspensão das obras.

EM BRANCO

- v). a citação dos Réus a teor dos artigos 285 e 319 do Código de Processo Civil, c.c as disposições da Lei Federal
- vi). sejam intimado o Ministério Público **SECRETARIA NUCJU** e os Ministérios Públicos Estaduais dos entes federados de acordo com os artigos 82 e 84 do Código de Processo Civil a fim de falar e acompanhar a presente ação, até decisão final, podendo, inclusive, de acordo com a jurisprudência dominante, ADITAR A PEÇA INICIAL;
- vii). a inversão do ônus da prova, nos termos do permissivo legal, tendo em vista a defesa inserta de direitos difusos ambientais, determinando aos Réus que tragam ao processo as provas de que foram consideradas nos estudos e procedimentos do licenciamento ambiental das obras da infra-estrutura de transportes terrestres na Amazônia as opções ferroviária e hidroviária sob o foco da preservação, especialmente em relação aos RIMAs **do asfaltamento da BR - 156, da pavimentação da BR - 163 e da abertura das BR - 230, BR 319 e BR - 364;**
- viii). A condenação dos Réus na obrigação de não fazer consubstanciada na determinação de que sejam paralisadas as obras rodoviárias de abertura e pavimentação de estradas do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, na Região Amazônica, especificamente o **asfaltamento da BR - 156, a pavimentação da BR - 163 e a abertura das BR - 230, BR 319 e BR - 364,** até que seja elaborado o correto EIA/RIMA de caráter regional referente à macro decisão pelos modais de infra-estrutura de transportes naquela área territorial.
- ix) ao final, seja a presente ação julgada PROCEDENTE, recaindo as despesas com custas do processo e honorários advocatícios às expensas dos Réus.



EM BRANCO

EM BRANCO

4192
6860/05
4
JF - DF
0045
SECLA - NUCJU

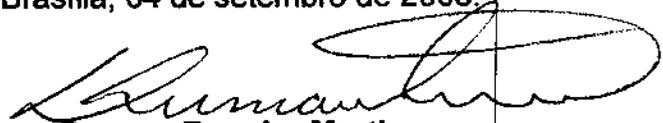
133. Protesta, ainda, por provar o alegado com todos os meios em Direito admitidos. Declara a autenticidade das cópias que instruem o feito.

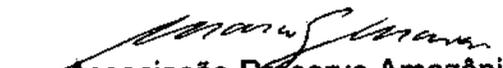
134. Por fim, requer sejam as **publicações e intimações** realizadas em nome dos advogados **Durmar Ferreira Martins**, OAB-DF n. 17.292 e **Rafael Moreira Mota**, OAB-DF n. 17.162, com endereço profissional no SAS Quadra 05, Bloco "K", conjunto 613, Ed. OK Office Tower, CEP 70.070-050, Brasília - DF.

135. Por não ter valor econômico imediato e por envolver direitos difusos, para fins fiscais, dá-se à causa o valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais)

Nestes termos, pede deferimento.

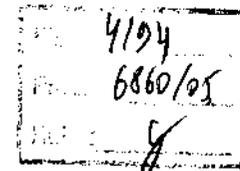
Brasília, 04 de setembro de 2008.


Durmar Ferreira Martins
OAB-DF n. 17.292


Associação PresERVE Amazônia
Marcos Dreux Mariani - Presidente

EMBRANCO

MMA - IBAMA
Documento:
02001.004672/2010-90



Data: 11/05/2010

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Núcleo de Licenciamento Ambiental

MEMO nº 048/2010-NLA/SUPES-PR/IBAMA

Curitiba, 04 de maio de 2010

Ao Diretor de Licenciamento Ambiental -- DILIC/IBAMA
Sr. Pedro Bignelli

Assunto: envio da Informação 027/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA – Ação Civil Pública 2009.32.00.003197-4 participação das comunidades indígenas no processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319

Senhor Diretor,

Em atendimento à solicitação da Coordenação de Transportes, venho encaminhar a Informação 027/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, motivada pelo MEMO 308/2010-AGU/PGF/PR, SEM COTR, a qual presta os esclarecimentos sobre participação das comunidades indígenas no processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319.

Assim, conforme entendimentos anteriores com a Coordenação de Transportes, e tendo em vista a condução realizada desde o início desse processo em 2005, venho reiterar o interesse deste analista na continuidade da participação na equipe técnica da rodovia BR-319.

Atenciosamente,


Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental
NLA/SUPES/IBAMA-PR

V: Extra.

Para conhecimento e
prorrogativas.

54/05/10

Pedro Alberto Biselli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

to Analista

viagem

para diligências em processo

20/5/10
Cristiana Veil

Cristiana Veil de Souza
Coordenadora de Licenciamento de Transportes
LICEN/CTMO/DILIC/IBAMA

File: 4193
Proc.: 6360/05
RUF: 4



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
Coordenação de Transportes

MEMO Nº ^{COTRA} 113/2010-CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 3 de maio de 2010

À Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – Procuradoria-Geral do IBAMA
Sra. Amanda Loyola Caluwaerts

Assunto: resposta ao MEMO nº 308/2010-AGU/PGF/PFE-SEDE/COJUD

Senhora Procuradora,

1. Em atenção ao MEMO nº 308/2010-AGU/PGF/PFE-SEDE/COJUD, encaminho, em anexo, cópia da Informação nº 27/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, cujo teor foi encaminhado por meio eletrônico aos seguintes endereços: livia.leal@agu.gov.br, amanda.caluwaerts@ibama.gov.br e carlos.bezerra@ibama.gov.br.

Atenciosamente,

Tatiana Veil de Souza
Tatiana Veil de Souza
Coordenação de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Procuradoria Federal Especializada IBAMA/COJUD
Secretaria de Serviços Administrativos/SSA

RECEBIDO
Em, 03/05/2010
às _____

Railton Bezerra

EM BRANCO



Fls:	4/95
Proc:	6860/05
Rubric:	W

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
Coordenação de Transportes

INFORMAÇÃO Nº 27/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 3 de maio de 2010.

REFERÊNCIA: Memorando nº 308/2010 - AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD

INTERESSADO: Coordenação Nacional de Contencioso Judicial – COJUD

ASSUNTO: BR 319 – ACP Nº 2009.32.00.00.3197-4

1. A pedido da Coordenação de Transportes, e como técnico responsável pelo processo da BR-319/AM-RO, venho responder ao questionamento de participação das comunidades indígenas no processo de licenciamento.
2. Inicialmente, vale destacar que a FUNAI foi consultada quando da elaboração do Termo de Referência para o EIA/RIMA, com envio de Termo de Referência específico para as comunidades e Terras Indígenas na Área de Influência da rodovia. A Funai listou as Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunha-Sapucaia, Lago Capanã, Araramba e Apurinã do Igarapé Taumiri, ou seja, 05 Terras Indígenas.
3. Entretanto, a consultoria que elaborou o EIA estendeu o levantamento de comunidades indígenas para uma faixa de 150 km de cada lado da rodovia, identificando 14 áreas indígenas com diferentes graus de implementação (segundo a legislação vigente de criação de TI's), seja somente identificadas, em estudo, declaradas ou decretadas. Assim, foram agregadas mais 09 Terras Indígenas ao EIA (TI's Apurinã Igarapé São João, Lago Jauari, Nove de Janeiro, Torá, Tucumã, Mamori Paumari, Kamaywá, Itaparanã e Comunidade de Índios Isolados).
4. Mesmo assim, o EIA não listou informações sobre algumas Terras Indígenas conhecidas para a Área de influência (TI Jacareúba, TI Katawixi e TI Caititu e TI Juma). Apesar dessa pendência ser identificada na elaboração do Parecer Técnico do IBAMA, a FUNAI não se manifestou sobre a ausência dessas TI's.
5. Segundo o EIA apresentado, foram realizados levantamentos de fontes secundárias, visitas de campo e entrevistas junto a órgãos públicos e comunidades indígenas, seguindo a metodologia aprovada pela FUNAI. Dos resultados dos levantamentos, segue abaixo o trecho extraído do Parecer do IBAMA:

"Nos levantamentos realizados pela equipe elaboradora do EIA, foram consultadas as comunidades indígenas quanto às expectativas em relação à proposta de reconstrução da rodovia BR-319, bem como a interface e possíveis interferências do estabelecimento da trafegabilidade e melhoria de acesso às áreas indígenas.

Na maioria das manifestações das comunidades indígenas consultadas, estes relataram um histórico e uma situação atual de conflitos e invasões de seu território por migrantes e posseiros, em conjunto com conflitos com ribeirinhos pelo uso de recursos naturais. Os indígenas relataram vários casos de invasões por madeireiros, pescadores (tanto ribeirinhos como praticantes de pesca esportiva) e caçadores, bem como um aumento da chegada de migrantes com a intenção de ocupar áreas próximas.

EM BRANCO

às áreas indígenas, potencializando futuras ocorrências de conflitos por terras e recursos naturais. Casos como estes também são fontes de conflitos na maior parte das áreas indígenas, sendo identificadas no EIA para as Terras Indígenas Lago Capanã, Lago Jauari, Itaparanã, Cunhã-Sapucaia, Torá, Kamaywá, Apurinã Igarapé Taumirim, Apurinã Igarapé São João, Lago do Barrigudo, Tucumã, Mamori e Nove de Janeiro.

No momento atual, as comunidades indígenas descreveram casos de conflitos relacionados ao desenvolvimento de atividades ilegais, como desmatamento e garimpo, em áreas próximas às Terras Indígenas, com interferências negativas sobre os recursos utilizados pelos indígenas, bem como com potencial de crescimento dessas atividades em direção às áreas indígenas, com maior número de invasões. Esta situação ocorre, por exemplo, nas Terras Indígenas Ariramba, Torá e Nove de Janeiro.

Outras preocupações apresentadas relacionam-se ao aumento de doenças e piora no atendimento à saúde, como evidenciando na manifestação das comunidades da T.I Cunhã-Sapucaia. O EIA também apresenta várias reivindicações dos povos indígenas quanto à agregação de áreas que não foram inseridas nos limites regularizados das Terras Indígenas, mas que possuem um importante papel na oferta de recursos, como pesca e coleta de castanha, sendo áreas de uso e ocupação tradicional das comunidades indígenas.

Existem também problemas relacionados à criação de assentamento dos INCRA em áreas pretendidas pelas comunidades indígenas, como no caso da Terra Indígena Mamori, além da situação de sobreposição de áreas indígenas e Unidades de Conservação. Esta situação, na opinião dos indígenas, gera conflitos quanto às atividades normalmente executadas por eles (pesca e caça principalmente), em contraposição aos objetivos preservacionistas das Unidades de Conservação."

6. Como pode-se observar as comunidades indígenas foram SOMENTE entrevistadas pelos consultores do EIA, externando suas preocupações com impactos decorrentes da reconstrução da rodovia BR-319, especialmente sobre a migração decorrente, desmatamento e atividades ilegais, e ainda a invasão de suas terras.

7. Conforme praxe no licenciamento, a FUNAI, como tutora das comunidades indígenas (Lei 6001/73 - Estatuto do Índio), detém a responsabilidade pelas oitivas e consultas quanto às expectativas e opiniões sobre o empreendimento. No entanto, não houve envio ao IBAMA de parecer estruturado com análise técnica e antropológica dos impactos da rodovia sobre as TIs, sendo que a FUNAI manifestou-se favoravelmente à rodovia BR-319, mas apenas por meio do Ofício 185/2009/PRES-FUNAI, de 10/06/2009. Ocorre que nesse mesmo Ofício, a FUNAI informa que AINDA realizará as reuniões e oitivas em todas as comunidades indígenas, denotando aparentemente que esses contatos não tinham sido realizados.

8. Entretanto, após o pedido do IBAMA de complementações ao EIA, em julho/09, a FUNAI, de pronto, retirou a anuência anteriormente dada ao empreendimento, informando por Ofício que se pronunciaria posteriormente, mas sem indicar quais e quantas consultas realizaria junto às comunidades indígenas.

9. Assim, no presente momento, em vista de haver margem e tempo necessário para realização de contatos a todas as Comunidades Indígenas na Área de Influência da BR-319, espera-se que a FUNAI levante as opiniões e expectativas, alicerçando seu pronunciamento sobre a rodovia em bases mais sólidas e técnicas, ao contrário da manifestação anterior. Ressalta-se novamente que a prerrogativa legal para esses trabalhos junto às comunidades indígenas pertence exclusivamente à FUNAI, cuja manifestação é deliberativa quanto ao tema, sendo que o IBAMA fica no aguardo de sua nova manifestação, seja positiva ou negativa.

10. Quanto à participação das comunidades indígenas nas Audiências Públicas, informo que a DILIC, à época, determinou 04 audiências públicas nas cidades de Humaitá/AM, Porto

EMBRANCO
EMBRANCO

Velho/RO, cidade de Careiro/AM e Manaus/AM, entre 22 e 27/04/2009. Como Careiro/AM e Humaitá/AM são as cidades de maior proximidade em relação às Terras Indígenas, esperava-se que durante as Audiências Públicas houvesse maior manifestação e questionamentos dessas comunidades, todavia pouco foi abordado sobre o tema indígena nessas audiências, lembrando que os debates são orientados de acordo com as perguntas do público participante.

11. Lembro ainda que o Ministério Público Federal, citando a Convenção 169/89 da Organização Internacional do Trabalho, emitiu este ano a RECOMENDAÇÃO nº 34/2009, referente ao acompanhamento do processo de licenciamento ambiental da rodovia BR-319, para que o IBAMA: "Somente proceder ao licenciamento do empreendimento em questão após a complementação do EIA-RIMA e realização dos procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência do empreendimento, atendidos os demais aspectos constantes dos itens anteriores."

12. A DILIC informou que respeitará o aguardo de complementações do EIA/RIMA para subsidiar análise final quanto à viabilidade ambiental o empreendimento. No entanto, externou suas dúvidas sobre a aplicabilidade nos procedimentos de licenciamento ambiental dos termos da Convenção 169/89 da Organização Internacional do Trabalho.

13. A Convenção 169/OIT estabelece a obrigatoriedade de consultas específicas e dirigidas a todas as comunidades indígenas e tribais afetadas pelo empreendimento. Sendo que, na concepção do MPF, estas comunidades a serem consultadas referem-se a indígenas, quilombolas e povos tradicionais encontradas na Área de influência, o que implicaria na realização obrigatória de dezenas de consultas públicas para atingir estas comunidades.

14. Nos artigos 6º e 7º da Convenção também ações obrigatórias que determinam que as consultas devem buscar "acordo" e "consentimento" das comunidades indicadas, e também afirma que as comunidades possuem direito de "escolha" e de "controle" sobre suas prioridades de desenvolvimento. Tais afirmações podem gerar entendimentos quanto à obrigatoriedade de assentimento integral de todas as comunidades consultadas, sem as quais não se poderia emitir quaisquer licenças ambientais para este ou qualquer empreendimento.

15. Assim, apresenta-se a opinião que as Audiências Públicas, já realizadas, são verdadeiros e legítimos fóruns de discussão do projeto e de participação pública no processo de licenciamento, incluindo as comunidades indígenas e tradicionais, sendo que os interesses e a participação dessas comunidades já são garantidas pelos procedimentos já adotados em qualquer processo de licenciamento. Além disso, afirma a FUNAI como tutora das Comunidades Indígenas, ainda deve emitir posicionamento formal sobre o empreendimento.


Wanderlei Reinecke
NLA/IBAMA-PR

EM BRANCO

4198
6860/05
4



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental

Memo nº 351/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 19 de maio de 2010.

À: Coordenação Nacional de Contencioso Judicial

Assunto: Licenciamento Ambiental da Rodovia BR-319.

1. Em atendimento ao Memorando nº 320/2010 – AGU/PGF/PFE – IBAMA/Sede/COJUD, encaminho a Nota Técnica nº 039/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC, referente às análises de alternativas de modais para licenciamento de rodovias na Amazônia.

Atenciosamente,

TATIANA VEIL DE SOUZA

Coordenadora de Licenciamento de Transportes

RECEBI
em 19.05.10

EM BRANCO



Fim:	4199
Processo:	6860/08
Assinatura:	<i>[assinatura]</i>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Núcleo de Licenciamento Ambiental

MEMO nº 053/2010-NLA/SUPES-PR/IBAMA

Curitiba, 18 de maio de 2010

Ao Diretor de Licenciamento Ambiental – DILIC/IBAMA
Sr. Pedro Bignelli

Assunto: envio da Nota Técnica 039/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA – Ação Civil Pública 2008.34.00.028219-0 – análise de alternativas de modais para licenciamento da rodovia BR-319

Senhor Diretor,

1. Em atendimento à solicitação da Coordenação de Transportes, venho encaminhar a Nota Técnica 039/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, motivada pelo MEMO nº 320/2010 – AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD da Procuradoria-Geral deste IBAMA, que solicita informações sobre o atendimento pelo DNIT das exigências das complementações do EIA da rodovia BR-319, especificamente sobre o tema “Alternativas de Modais de Transportes”, nas tipologias rodoviária, ferroviária ou hidroviária.

2. Lembro ainda que esta e demais complementações do EIA requisitadas ao DNIT, baseiam-se no Parecer Técnico nº 078/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 26 de junho de 2009, e na Nota Técnica nº 106/2009- COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 17 de setembro de 2009.

Atenciosamente,

Wanderlei Reinecke
Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental
NLA/SUPES/IBAMA-PR

MMA - IBAMA
Documento:
02001.005110/2010-63

Data: 02/06/2010

A: Cobra.

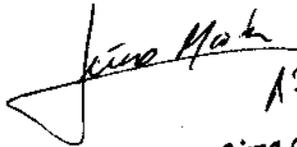
Por pertinência.

08/06/10


Pedro Alberto Bigueti
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

Ao Sr. Diego

Avaliar, juntamente
 com a equipe técnica,
 e elaborar resposta AGU/PGE


17.06.10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CSTMO/DILIC/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
 Diretoria de Licenciamento Ambiental
 Coordenação Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis
 Coordenação de Transportes

NOTA TÉCNICA Nº 039/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: resposta ao MEMO nº 320/2010 – AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD – Ação Civil Pública 2008.34.00.028219-0 – análise de alternativas de modais para licenciamento de rodovias na Amazônia.

Data: 18 de maio de 2010.

Processo nº: 02001.006860/2005-95

INTRODUÇÃO

1. A pedido da Coordenação de Transportes, e como técnico responsável pelo processo da BR-319/AM, venho responder ao questionamento formulado pela Procuradoria-Geral do IBAMA sobre a análise de alternativas de modais para licenciamento dessa rodovia no trecho entre os Km's 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas.
2. Este documento trata dos questionamentos apresentados no MEMO nº 320/2010 – AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD, da Procuradoria-Geral deste IBAMA, relativa ao andamento da Ação Civil Pública 2008.34.00.028219-0.
3. A petição desta Ação Civil Pública exige a obrigatoriedade de paralisação das obras de abertura e pavimentação de rodovias na região Amazônica, até a exigência e a apreciação do EIA/RIMA que contenha a comparação das alternativas de modais possíveis para a Amazônia (rodoviário, ferroviário e hidroviário), e seus potenciais impactos ambientais, visando subsidiar a decisão do Poder Público quanto à alternativa mais adequada ambientalmente. A Ação contempla a apresentação de EIA/RIMA com comparação e análise de alternativas de modais para as rodovias BR-156/AP, BR-163/MT-PA, BR-230/PA, BR-364/MT, e especialmente BR-319/AM, cujo processo é analisado nesta Nota Técnica.
4. Os questionamentos contidos no MEMO nº 320/2010 – AGU/PGF/PFE-Sede/COJUD relacionam-se a um pedido de informações complementares ao Parecer Técnico 078/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que analisou o EIA/RIMA e a Análise de Alternativas de Modais de Transporte e concluiu pela necessidade de reapresentação integral deste item como uma das complementações. A Procuradoria-Geral requereu *“informações acerca do referido documento, esclarecendo se o mesmo foi aprovado, que medidas a Autarquia adotou em fase posterior ao Parecer, se as deficiências apontadas foram sanadas e todas as outras informações que possam subsidiar a manifestação do IBAMA no presente caso”*.

CONSIDERAÇÕES E INFORMAÇÕES DO LICENCIAMENTO

5. A questão da inserção da análise de alternativa de modais de transportes no EIA/RIMA da rodovia BR-319 foi objeto de longa discussão entre IBAMA e DNIT durante a

EM BRANCO

elaboração e finalização do Termo de Referência, que orientou a estrutura e conteúdos dos estudos ambientais. Após várias tratativas e análises, a equipe técnica incluiu no Termo de Referência o item "3.2 Alternativas Tecnológicas e de Modalidade de Transporte", que estabelece a necessidade da apresentação e caracterização das alternativas de modais de transporte existentes para a interligação Manaus/AM e Porto Velho/RO, abrangendo os modais ferroviário e hidroviário (já existente), e comparando-os com o projeto de restabelecimento do modal rodoviário.

6. As razões para inclusão no Termo de Referência do item "Alternativas Tecnológicas e de Modalidade de Transporte" foram apresentadas nas Notas Técnicas nº 047 e 090/08COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, concluindo pela manutenção da abordagem deste tema no Termo de Referência e, posteriormente, no EIA/RIMA da rodovia. Tais documentos indicaram que o IBAMA possui ampla responsabilidade quanto à determinação do tipo, diretrizes, critérios, detalhamentos e exigências a serem incorporadas ao EIA/RIMA a ser apresentado, e ainda estando devidamente previsto na Resolução CONAMA 001/1986:

Artigo 5º - O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto.

II - Identificar e avaliar sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade .

(...)

IV - Considerar os planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade.

7. Citando as Notas Técnicas acima, incorporou-se a exigência de análise de alternativas de modais de transporte, de forma a atender aos seguintes pressupostos da Resolução CONAMA 001/1986:

- Artigo 5º, inciso I - apresentação das Alternativas Tecnológicas de efetivação da ligação entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, seja por via terrestre (rodovia e ferrovia) ou via hidroviária (já existente).

- Artigo 5º, inciso II - Identificar e avaliar questões eminentemente macro-ambientais que forneçam subsídios técnicos à Sociedade e às esferas governamentais para discussão quanto às alternativas apresentadas. Valendo destacar que os critérios macro-ambientais (cenários de ocupação regional, desenvolvimento induzido, migração interna, aumento de desmatamento, destinação e ocupação de terras públicas, e indução de novos empreendimentos e atividades na região) reportam-se unicamente à uma avaliação aproximada dos vários cenários para cada tipo de alternativa tecnológica, não sendo vinculante para a efetiva alternativa adotada, a qual depende exclusivamente de decisão governamental, e, logicamente, do licenciamento ambiental regular. Destaca-se neste item, que a apresentação das alternativas de modais de transporte servirão como subsídio para debate entre os diversos atores envolvidos no Licenciamento Ambiental, frisando que o licenciamento ambiental e o detalhamento específico dos impactos ambientais no Estudo de Impacto Ambiental estará focado no projeto apresentado (neste caso o modal rodoviário), do qual depende e é abrangido dentro das competências do Ministério dos Transportes, por meio do DNIT.

- Artigo 5º, inciso IV acima - Como obrigação legal dentro do processo de licenciamento, bem como dos itens necessários para apresentação do EIA, estão abrangidos dentro do item "3.2 Alternativas Tecnológicas e de Modalidade de Transporte" a análise dos planos e programas governamentais, propostos e em implantação na área de influência do projeto, e sua compatibilidade com o empreendimento proposto. Dentro dessa abordagem não podem ser olvidadas outras

EM BRANCO

EM BRANCO

propostas de empreendimentos e/ou projetos na área de interesse do EIA, devendo constar das análises e informações disponibilizadas nesse Estudo Ambiental, ou seja, mesmo que o EIA não seja focado em sua maior parte nos empreendimentos propostos para aquela região, assim mesmo, baseado na Legislação, serão apresentadas informações básicas quanto aos aspectos ambientais comuns e sinérgicos aos vários projetos. Para esta demanda legal necessária ao EIA está abrangida a demanda de apresentação de Alternativas de Modais de Transporte para a ligação entre Porto Velho/RO e Manaus/AM.

- Artigo 5º, inciso IV acima – Tendo em vista ser obrigação legal, a ausência desta análise no EIA a ser apresentado poderia ser um possível fator de demanda de complementações posteriores, conforme prevê o artigo 10, inciso IV da Resolução CONAMA 237/1997, desta forma, antevendo tal possibilidade, este Instituto elaborou e enviou essas complementações a esse DNIT.

8. Apesar da importância da análise das alternativas de modais de transportes, o DNIT não atendeu ao determinado por este IBAMA, não incorporando as informações e análises já apresentadas pela Universidade Federal do Amazonas – elaboradora do EIA - à sociedade civil durante o Seminário “Ferrovia e BR-319 – um Debate Necessário e Urgente para o Amazonas” de março de 2008, onde participaram representantes do Ministério dos Transportes, Ministério do Meio Ambiente, além da ANTT, IPAAM/AM, SUFRAMA, INPA e UFAM entre outras.

9. Conforme Parecer Técnico 078/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, o empreendedor não apresentou as variáveis ambientais individualizadas e comparadas para cada modal (rodoviário, ferroviário e hidroviário), como determinado formalmente ao DNIT no processo de licenciamento:

- 1 - indução e avanço do desmatamento irregular na AID e AII;
- 2 - aumento da migração interna para a região de entorno da rodovia;
- 3 - facilitação do acesso e ocupação regional;
- 4 - desenvolvimento da grilagem e ocupação de terras públicas;
- 5 - modificação/inserção de vetores de ocupação de ocupação (assentamentos rurais e urbanos, atividades agropecuárias, expansão da atividade madeireira);
- 6 - interferências sobre as comunidades indígenas e seus valores culturais;
- 7 - destruição e ameaças à biodiversidade regional (flora e fauna);
- 8 - impactos sobre espécies ameaçadas e corredores ecológicos presentes na área de estudo;
- 9 - pressão sobre os ecossistemas endêmicos ou ambientalmente sensíveis ao longo da rodovia;
- 10 - riscos de contaminação de recursos hídricos;
- 11 - critério econômico - custo de manutenção a médio e longo prazo, e previsão do custo do frete, para cada uma das alternativas.

10. Ainda, mesmo requerido ao DNIT as informações apresentadas não seguiram a estrutura, metodologia e resultados do citado Seminário, principalmente quanto às comparações das interferências ambientais potenciais de cada Modal, e também não leva em conta as informações específicas sobre os coeficientes ou índices de geração de impactos ambientais nos Meios Físico, Biótico e Socioeconômico, bem como estabelecendo os valores para os principais impactos esperados. Apesar de requerido ao empreendedor, o EIA não apresenta dados os valores dos coeficientes para cada Meio, nem apresentados os resultados da interação dos coeficientes, e nem as conclusões sobre a análise da comparação dos modais em uma Matriz de Decisão.

11. Esperava-se que o empreendedor atendesse a metodologia utilizada nesse Seminário para a elaboração da análise de alternativas de modais, o que não ocorreu. Devido a isso, foi incorporado o seguinte dentro das várias complementações do EIA requisitadas ao DNIT (Ofício 497/2009-GP/IBAMA, de 02/07/2009, da Presidência do IBAMA):

EM BRANCO

- *Reapresentação do item "Alternativas de Modalidades de Transporte" de forma a atender os seguintes critérios:*

a- *Como requerido no Termo de Referência e conforme a Metodologia apresentada no EIA, apresentar a Matriz de Decisão para cada alternativa, indicando-se os coeficientes ou índices correspondentes à valoração da magnitude prevista dos impactos ambientais para cada Modal nos Meios Físico, Biótico e Socioeconômico, com as devidas justificativas;*

b- *Analisar na determinação dos coeficientes/índices: a potencialidade dos impactos (se estes certamente ocorrerão ou não) e qual a magnitude dessa ocorrência (ou seja, se os impactos serão significativos e quais serão seus reflexos sobre a Área de Influência Indireta) para cada Modal considerado.*

12. Ao invés de atender as complementações, o DNIT optou por questionar todas as as informações requeridas pelo IBAMA, enviando enviou o Ofício 2360/2009/DG/DNIT, em 03/08/2009, com documento anexo "Resposta aos Itens do Ofício 497/2009-GP/IBAMA", trazendo vários questionamentos quanto às conclusões dos Pareceres Técnicos emitidos pelo IBAMA.

13. Especificamente quanto à reapresentação do item "Alternativas de Modalidades de Transporte", o DNIT afirmou que a escolha do modal rodoviário já foi tomada pelo Governo Brasileiro, devido esta já ter sido construída desde a década de 1970, e aventa ainda a necessidade de Avaliação Ambiental Estratégica, como instrumento mais adequado para avaliação das alternativas de modais de transporte para a região.

14. A DILIC/IBAMA, após análise das razões apontadas pelo DNIT, emitiu a Nota Técnica nº 106/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (em anexo) manteve o pedido de complementações, por concluir que "essas informações a serem enviadas pelo DNIT e UFAM apresentam-se como nada mais do que o necessário atendimento integral do requerido no Termo de Referência, além do que, quando da emissão do TR definitivo, o DNIT não apresentou óbices para a incorporação dos resultados da avaliação de Alternativas de Modais de Transporte, como já disponibilizada pela UFAM no Seminário citado".

15. E ainda informou que a decisão sobre a viabilidade ambiental desse trecho da rodovia BR-319 ainda não foi tomada por este Instituto, carecendo de vários subsídios técnicos a serem apresentados pelo DNIT. Sendo que, até o momento, o DNIT ainda não apresentou as complementações do EIA requisitadas pelo IBAMA, incluindo a reapresentação e adequação do tema "Análise de Alternativas de Modais de Transporte".

CONSIDERAÇÕES FINAIS

16. Até o presente momento, o DNIT somente apresentou contestações às conclusões das análises realizada pelo IBAMA, não indicando razões técnicas suficientes e adequadas para dispensa do item "Alternativas de Modalidade de Transporte" e de outras complementações do EIA.

17. Como atesta-se das informações deste documento, e citando o Parecer Técnico 078/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:

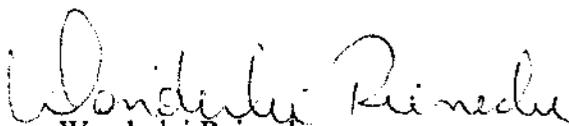
"(...) o IBAMA ao indicar a necessidade de realização de comparação entre os vários projetos possíveis para a região, como o modal rodoviário e ferroviário, de forma alguma está extrapolando suas atribuições como Órgão Ambiental e Licenciador, nem avocando para si a responsabilidade da decisão fundamental quanto ao tipo de modal, seja rodoviário e ferroviário, a ser implantado, pois tal função cabe às altas esferas de governo e de planejamento no âmbito do Poder Executivo.

Mesmo requisitando estas comparações entre os vários modais propostos para a região, este IBAMA ainda continua licenciando a proposta que é objeto do processo de licenciamento, ou seja, a rodovia BR-319. Mas como objetivo essencial, e em relação do que espera-se mesmo de um EIA, essas informações servirão como subsídio técnico e

EM BRANCO

ambiental para decisão em esferas de planejamento governamental, em conjunto com debates junto à sociedade interessada, às entidades da sociedade civil e aos Órgãos Públicos”.

18. Assim, esta IBAMA ainda aguarda as complementações do EIA a serem apresentadas pelo DNIT, incluindo a representação do item “Alternativas de Modalidade de Transporte”, de forma a subsidiar a tomada de decisão sobre a viabilidade ambiental da reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM.



Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental
NLA/IBAMA-PR

EMBRANCO

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº. 563 /2010/CGMAB/DPP

Brasília, 25 de maio de 2010.

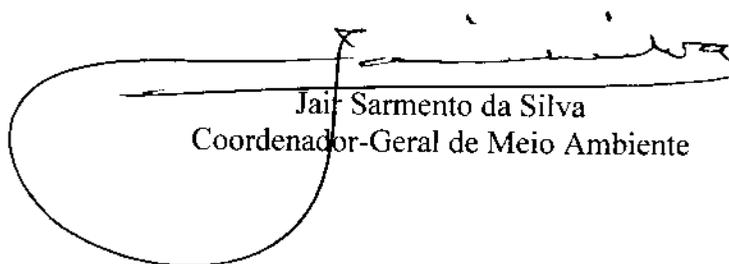
A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC/IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Brasília - DF

Assunto: BR-319/AM, Ponte sobre o rio Igapó-Açu – Processo de licenciamento ambiental.

Senhor Diretor,

1. Considerando as tratativas ocorridas durante a reunião do GEPAC, no último dia 20/05/10 na Casa Civil, venho consultar acerca da possibilidade de se licenciar a ponte sobre o rio Igapó-Açu, localizada no km 260 da BR-319/AM, em separado do processo de licenciamento para o trecho entre o km 250 e o km 655,7 daquela rodovia.
2. Tal solicitação vislumbra o grande benefício a ser gerado à população local.
3. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

MMA - IBAMA
Documento:
02001.004959/2010-10

Data: 26/05/2010

CS-877041
SAN – Setor de Autarquias Norte – Quadra 3 – Lote A
Edifício Núcleo dos Transportes – Fone: (61) 3315 4000
CEP: 70.040-920 – Brasília/DF – www.dnit.gov.br

A: Cotra.

Para manifestação.

 28/05/10.
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
DILIC/IBAMA

Dr. Diogo

Avaliar e preparar nota
técnicas

Fls: 4206
Process: 6860/05
R.: 4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

INFORMAÇÃO Nº 029/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC

Assunto: Situação atual do licenciamento ambiental da rodovia BR-319, entre as cidades de Porto Velho/RO e Manaus/AM.

Data: 25 de maio de 2010.

1. Para os devidos fins, apresenta-se a seguir, histórico sucinto do processo de Licenciamento Ambiental da rodovia BR-319:
2. 22/06/2007 - foi firmado Termo de Acordo e Compromisso (TAC) objetivando a adequação do licenciamento ambiental da rodovia BR-319, em trechos denominados A, B e C; ao tempo em que o licenciamento do trecho compreendido entre os km's 250 ao 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas, estaria vinculado ao EIA/RIMA.
3. 22/09/2008 - através da Portaria nº 295 do Ministério do Meio Ambiente, é instituído o Grupo de Trabalho - GT BR-319, composto por representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), através das Diretorias de Licenciamento Ambiental (DILIC) e de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas (DBFLO), do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e do Ministério do Meio Ambiente (MMA), através da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, além de representantes convidados do Ministério dos Transportes, do Ministério da Integração Nacional e do Governo do Estado do Amazonas. o GT BR-319 teve como objetivo definir, planejar e apresentar medidas preventivas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento, de forma a impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da estrada.
4. 17/12/2008 - é emitido o Relatório Final do GT Interministerial acima descrito, por onde são apresentados os pré-requisitos ao início do processo de recuperação da rodovia de forma a dar condições para o pleno exercício da Governança Ambiental, contendo Cronograma de Atividades visando orientar a execução das ações complementares indicadas.
5. 12/02/2009 - depois de duas devoluções, o DNIT envia a terceira versão do EIA/RIMA da BR-319.
6. 27/05/2009 - é emitida a Informação nº 046/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC, apresentando resultados de vistoria técnica realizada na rodovia BR-319, com constatações quanto ao atendimento das ações propostas no Relatório Final do GT Interministerial.
7. 29/06/2009 - são incorporados ao processo os Pareceres Técnicos nº 076 e 078/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, que solicitam complementações ao EIA, incluindo levantamentos primários de campo, e concluem que a última versão apresentada não reúne subsídios mínimos para verificar a viabilidade ambiental do empreendimento.
8. 29/06/2009 - o ICMBio apresenta manifestação negativa ao empreendimento, por meio de Parecer Técnico sobre as interferências da BR-319 sobre as Unidades de Conservação, solicitando complementações e nova Avaliação de Impacto Ambiental.

9. O ICMBio apresenta, da mesma forma, proposta de criação de uma Estrada-Parque no trecho em licenciamento, exigindo a criação de novas Unidades de Conservação em ambos os lados da rodovia em toda sua extensão.
10. 02/07/2009 – as complementações necessárias são requisitadas ao DNIT por meio do Ofício nº 497/09 – GP/IBAMA, posteriormente complementado no item FLORA pelo Ofício nº 523/2009 – GP/IBAMA, de 10/07/2009.
11. 31/07/2009 – o DNIT protocola o Ofício nº 2360/2009/DG/DNIT, encaminhado o documento “Resposta aos Itens do Ofício 497/2009-GP/IBAMA”, para apresentar questionamentos/contestações ao requerimento de complementações ao EIA da BR-319.
12. 17/09/2009 – é emitida a Nota Técnica nº 106/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em análise ao documento “Resposta aos Itens do Ofício 497/2009-GP/IBAMA”, a qual registra que não houve atendimento integral às complementações exigidas, confirmando a necessidade de novo Diagnóstico Integral da Flora e Fauna, informações complementares para o meio Socioeconômico, e nova Avaliação de Impacto da Rodovia.
13. 06/11/2009 – tendo sido realizada vistoria aos trechos contemplados pelo TAC, é emitido o Relatório de Vistoria 094/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em continuidade aos Relatórios anteriores, como o Relatório de Vistoria datado de 06/10/2008.
14. 12/02/2010 – é emitido o Relatório de Vistoria nº 03/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, em atenção à solicitação do Ministro de Estado do Meio Ambiente – Sr. Carlos Minc, encaminhado pelo Ofício nº 33/2010/GM/MMA, em 14/01/2010, registrando que a implementação das exigências para o Licenciamento da BR-319, estipuladas a partir das conclusões de GT Interministerial, apresenta-se insuficiente conforme as metas estabelecidas.


Diogo Victor Santos
Analista Ambiental


Laura Maria Silva Magalhães
Analista Ambiental

4207
6860/05
✓



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis - CGTMO
Coordenação de Transportes - COTRA

Memo nº 199/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 31 de maio de 2010.

À Superintendência do IBAMA em Rondônia
c/c

Sr. Luiz Alberto Lima Cantanhêde - Coordenador do Núcleo de Licenciamento Ambiental -
NLA/SUPES/RO

ASSUNTO: vistoria rodovia BR-319

Senhor Coordenador,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR-319, sob responsabilidade do DNIT, em curso no IBAMA, convido a participação de técnicos deste núcleo para acompanhar a vistoria, ao tempo em que solicito a disponibilização de apoio logístico, a saber, viatura.
2. A vistoria irá se realizar entre os dias 16 e 18 de junho de 2010, entre os municípios de Porto Velho/RO e Humaitá/AM, conforme Programação abaixo:
3. 16/06/2010 – chegada da Equipe Técnica à Porto Velho/RO
4. 17/06/2010 – deslocamento à Humaitá/AM e realização de vistoria técnica
5. 18/06/2010 – realização de vistoria técnica e retorno à Porto Velho/RO
6. Informo que para repasse de recursos de passagens e diárias solicitamos o envio de MEMO indicando o valor total a ser repassado. Para quaisquer esclarecimentos, favor entrar em contato com a COTRA no telefone (61)3316-1071.

Atenciosamente,

MARIANA GRACIOSA PEREIRA
Coordenadora de Transportes - Substituta
COTRA/CGTMO/DILIC

EM BRANCO

Fis:	4208
Processo:	6860/05
Protocolo:	4



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis - CGTMO
Coordenação de Transportes - COTRA

Memo nº 200/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 31 de maio de 2010.

À Superintendência do IBAMA no Paraná.

c/c: Sr. Sérgio Roberto Xavier – Coordenador do NLA/PR

Assunto: solicitação de técnico para realização de vistoria.

Senhor Coordenador,

1. Tendo em vista a realização de vistoria técnica entre os dias 13/06/2010 e 19/06/2010, para trechos da rodovia BR-319, solicito a Vossa Senhoria disponibilizar o técnico Wanderlei Reinecke, lotado no Núcleo de Licenciamento Ambiental – NLA/PR para participação.

1. Informo que para repasse de recursos de passagens e diárias solicitamos o envio de MEMO indicando o valor total a ser repassado.

Atenciosamente,


MARIANA GRACIOSA PEREIRA
Coordenadora de Transportes - Substituta

EM BRANCO

4209
6860/05
6



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
Coordenação-Geral de Transportes, Mineração e Obras Cíveis - CGTMO
Coordenação de Transportes - COTRA

Memo nº 203 /2010 - COTRA/CGTMO/DILIC

Brasília, 31 de maio de 2010.

À Superintendência do IBAMA no Amazonas

c/c Sr. Luizete Maria da Silva Maia - Coordenador do Núcleo de Licenciamento Ambiental -
NLA/SUPES/AM

ASSUNTO: vistoria rodovia BR-319

Senhor Coordenador,

1. No âmbito do licenciamento ambiental da rodovia BR-319, sob responsabilidade do DNIT, em curso no IBAMA, convido a participação de técnicos deste núcleo para acompanhar a vistoria, ao tempo em que solicito a disponibilização de apoio logístico, a saber, viatura.
 2. A vistoria irá se realizar entre os dias 13 e 16 de junho de 2010, entre os municípios de Manaus/AM e Careiro/AM, conforme Programação abaixo:
 3. 13/06/2010 – chegada da Equipe Técnica à Manaus/AM
 4. 14/06/2010 - deslocamento à Careiro/AM e realização de vistoria técnica
 5. 15/06/2010 – realização de vistoria técnica
 6. 16/06/2010 – retorno a Manaus/AM
1. Informo que para repasse de recursos de passagens e diárias solicitamos o envio de MEMO indicando o valor total a ser repassado. Para quaisquer esclarecimentos, favor entrar em contato com a COTRA no telefone (61)3316-1071.

Atenciosamente,


MARIANA GRACIOSA PEREIRA
Coordenadora de Transportes - Substituta
COTRA/CGTMO/DILIC

EM BRANCO

4210
6860/05



MINISTERIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Superintendência do IBAMA no Estado do Paraná
Núcleo de Licenciamento Ambiental

MEMO nº 055/2010-NLA/SUPES-PR/IBAMA

Curitiba, 01 de junho de 2010

À Coordenadora de Transportes - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Sra. Mariana Graciosa Pereira

Assunto: solicitação de participação de analista ambiental na vistoria da rodovia BR-319/AM-RO

Senhora Coordenadora,

1. Em resposta à sua solicitação de participação do Analista Wanderlei Reinecke (CPF 032477469-94 e SIAPE 1364670) na vistoria a ser realizada na rodovia BR-319/AM-RO, entre os dias 13 a 19/06/2010, venho apresentar os valores de recursos a serem repassados a esta Superintendência

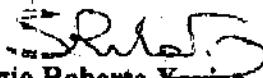
Dados do Analista CPF 032477469-94 e SIAPE 1364670;

Total de Diárias = R\$ 1.156,40 (hum mil cento e cinquenta e seis reais e quarenta centavos);

Total de passagens aéreas = R\$ 1.900,00 (hum mil e novecentos reais centavos) - voos Curitiba/Manaus (13/06) - Manaus / Porto Velho (16/06) - Porto Velho / Curitiba (19/06);

Total a ser repassado = R\$ 3.056,40 (três mil e cinquenta e seis reais e quarenta centavos).

Atenciosamente.


Sérgio Roberto Xavier
NLA/SUPES/IBAMA-PR

EM BRANCO



M M A
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
SUPERINTENDÊNCIA DO IBAMA EM RONDÔNIA
NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL-NLA

A: COTRA/CGTMO/DILIC

Sra. Mariana Graciosa Pereira

Coordenadora de Transporte – Substituta

Assunto: vistoria rodovia BR-319

Ref.: Memo. nº 199/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC

Senhora Coordenadora,

1. Em atenção ao assunto referido no expediente acima, comunico à Vossa Senhoria que a SUPES/RO disponibilizar um veículo para a viagem, e participarão dos trabalhos um analista ambiental do NLA/RO e um motorista.
2. Para custear a viagem solicito dessa Coordenação sejam descentralizados recursos orçamentários no valor de R\$ 885,00 (oitocentos e oitenta e cinco reais) para diárias.

Atenciosamente,

Luiz Alberto Lima Cantanhêde
Coordenador do NLA/RO

EM BRANCO



Fila:	4212
Processo:	6860/05
Assinatura:	<i>y</i>

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
Coordenação Geral de Transportes e Obras Cíveis
Coordenação de Transportes
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº **JS6** /2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 04 de junho de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

PROTOCOLO SEDE/DNIT RECEBIDO EM 04/06/10 AS 15:27 ASS: <i>pereira</i>

Assunto: **vistoria rodovia BR-319/AM-RO.**

Senhor Coordenador.

1. Venho por meio deste, informar e convidar à participação deste órgão, em vistoria a ser realizada pelo IBAMA ao empreendimento rodovia BR-319, em específico aos trechos objeto do Termo de Acordo e Compromisso ora firmado, denominados A, B e C.
2. Segue abaixo a programação prevista:
3. 14/06/2010 - deslocamento de Manaus/AM a Careiro/AM e realização de vistoria técnica (trechos A e C)
4. 15/06/2010 - realização de vistoria técnica (trechos A e C)
5. 16/06/2010 - retorno a Manaus/AM e deslocamento para Porto Velho/RO
6. 17/06/2010 - deslocamento de Porto Velho/RO a Humaitá/AM e realização de vistoria técnica (trecho B)
7. 18/06/2010 - realização de vistoria técnica (trecho B) e retorno a Porto Velho/RO
8. Para quaisquer esclarecimentos, fico à disposição.

Atenciosamente.

Mariana Graciosa Pereira
Coordenadora de Transportes - Substituta
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO



4213
6860/05
y

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 -- URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 504/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 07 de junho de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

Assunto: **BR-319/AM-RO - Ponte sobre o Rio Igapó-Açu - processo de licenciamento ambiental**

Senhor Coordenador,

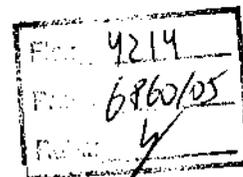
1. Venho por meio deste, apresentar resposta ao Ofício nº 563/2010/CGMAB/DPP, o qual encaminha consulta sobre a possibilidade de licenciamento ambiental individual da construção da Ponte sobre o Rio Igapó-Açu (km 260), desvinculando do processo de licenciamento em trâmite da BR-319/AM no trecho entre os Km's 250 a 655,7.
2. Inicialmente, vale destacar que o Termo de Acordo e Compromisso assinado entre IBAMA e DNIT para determinar os procedimentos de licenciamento ambiental da BR-319, especificamente em sua Cláusula Primeira, Parágrafo Primeiro, proíbe a desvinculação da Ponte sobre o Rio Igapó-Açu (km 260) do restante do trecho Km's 250 a 655,7, incluindo a realização de obras de construção, até a análise e definição sobre a viabilidade ambiental de todo o conjunto de obras da rodovia BR-319 neste trecho. Assim, qualquer decisão do IBAMA em contrário estaria descumprindo os itens firmados no Termo de Acordo e Compromisso, inclusive possibilitando contestações judiciais do Ministério Público Federal.
3. Além disso, o processo de licenciamento ambiental desse trecho da BR-319 ainda encontra-se em discussão, aguardando as devidas complementações do EIA, conforme já requisitadas a esse DNIT, não tendo sido portanto, constatada a viabilidade ambiental do empreendimento. Em adição, deve-se considerar a aceitação da proposta desse DNIT, incidiria como fragmentação pura e simples do licenciamento ambiental, o que tem proibição legal.
4. Portanto, informo que não será possível atender a sua solicitação de licenciamento ambiental da Ponte sobre o Rio Igapó-Açu em separado do trecho entre os km's 250 e 655,7 da rodovia BR-319.

Atenciosamente,


Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental
IBAMA

Recebido no Apoio de
CGMAB/DPP/DNIT
Em: 09/06/2010
Hora: 15:00
CS: [Assinatura]

EM BRANCO



MEMO nº 37/2010-NLA-IBAMA/AM

Manaus, 31 de Maio de 2010.

DA: NLA/IBAMA/AM

PARA: COTRA - Sr. Eugenio Pio

MMA - IBAMA

Documento:

02001.007960/2010-04

Data:

10/06/2010

Sr. Coordenador,

Ao cumprimentá-lo cordialmente venho por meio deste, encaminhar para Vosso conhecimento os nomes dos Analistas Ambientais do NLA/AM, para compor a equipe que realizará vistoria nas obras da BR 319 no período proposto de 13 a 16 de Junho de 2010. Destacamos que o valor das diárias que deverá ser disponibilizado pela DILIC é de R\$ 1.239,00, referente a 3,5 diárias para cada AA no valor de R\$ 177,00.

Nome	CPF	RG	Dados Bancários	E-mail
Luizete Maria da Silva Maia	193801192-91	117458-AC	CEF 44453-4, AG 1457, Op. 013	luizete.maia@ibama.gov.br
Werley Masanori Takeda	512790882-49	1374631-6 AM	CEF 117573, AG 3040 - C/C	werley.takeda@ibama.gov.br

Outrossim, registramos que a vistoria foi solicitada pela COTRA, via skype, no dia de hoje,

31/05/2010.

Atenciosamente,

Luizete Maria
Luizete Maria da Silva Maia
Analista Ambiental
NLA/IBAMA/AM

DE ACORDO:

Mario Lucio da Silva Reis
MARIO LUCIO DA SILVA REIS
SUPERINTENDENTE DO IBAMA/AM.

De ordem, a CONTRA
Em 14/06/10.

Patricia
Patricia de Abreu
Secretária
CGTMO/DLUC

Ao Sr. Diogo

Alexandre

processo

Lúcio Lima da Mota
17-06-10

Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
CONTRA/CGTMO/DLUC/ABAMA

Data: 10.06.2010

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº. 632 /2010/CGMAB/DPP

Brasília, 10 de junho de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC/IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Brasília - DF

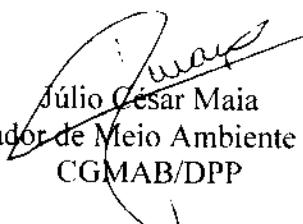
Assunto: BR-319/AM/RO, Encaminhamento do 4º relatório quadrimestral da rodovia, nos segmentos A, B e C.

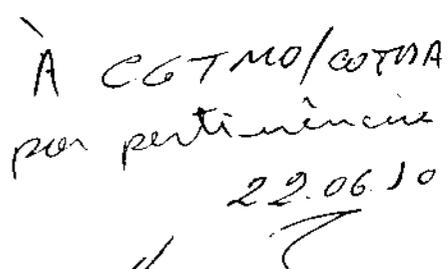
Anexo: 4º Relatório Quadrimestral da Rodovia Vol. I
4º Relatório Quadrimestral da Rodovia Vol. II
Anexo III – TOMO I – Execução de programas ambientais - PROFAIXA.
Anexo III – TOMO II – Programa de Controle da Faixa de Domínio - PROFAIXA.

Senhor Diretor,

1. Encaminhamos anexo, o 4º Relatório Quadrimestral da rodovia BR-319/AM/RO, juntamente com seus anexos, referente ao período de monitoramento e execução dos programas ambientais no período compreendido entre janeiro e abril de 2010.
2. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,


Júlio César Maia
Coordenador de Meio Ambiente Terrestre
CGMAB/DPP


Edilson Carvalho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

22.06.10

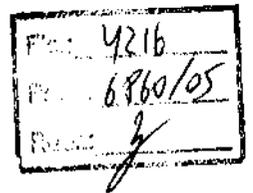
es 880091

EM BRANCO

100
100



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
SCEN Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>



Ofício nº 537/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 17 de junho de 2010.

À Senhora

Dra. Luciana Fernandes Portal Lima Gadelha

Procuradora da República

Ministério Público Federal

Procuradoria da República no Amazonas - PR/AM

Av. André Araújo, 358 - Aleixo

CEP 69.060-000 - Manaus - AM

tel: (92) 3611-3180 ramal: 230

Assunto: P.A. Nº 1.13.000.001678/2009-42

Senhora Procuradora,

1. Ao cumprimentá-la, refiro-me ao Ofício nº 2730/2009/1º OFÍCIO CÍVEL/PR/AM, o qual solicita posicionamento do IBAMA quanto ao acatamento da Recomendação nº 34/2009.

2. Em resposta à solicitação constante nesse documento, este Instituto encaminhou o Ofício nº 102/2010-DILIC/IBAMA, em 29 de janeiro de 2010, no qual restou pendente o posicionamento do IBAMA no que tange à recomendação de "realização de procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência do empreendimento".

3. Em resposta a consulta realizada à Procuradoria Federal Especializada do Ibama, em relação à aplicabilidade da Convenção OIT nº 169/1989 ao processo de licenciamento ambiental deste empreendimento", foi encaminhado a esta Diretoria o Parecer nº 168/2010 - COEP/BMF, copia anexa, no qual conclui-se que :

"(...)a Convenção nº 169/OIT não impõe ao Ibama a obrigação de realizar procedimentos especiais de consulta às comunidades indígenas, populações quilombolas ou tradicionais, sendo a tutela de seus interesses garantida pela participação dos respectivos órgãos intervenientes"

"(...)inexiste a necessidade de integral anuência ou consentimento das comunidades indígenas, populações quilombolas ou tradicionais para a validade do procedimento de licenciamento ambiental"

4. Diante do exposto, entende-se que a atribuição de tutelar os interesses das comunidades indígenas, populações quilombolas e tradicionais encontradas na área de influência da BR-319, cabe aos órgãos intervenientes do processo de licenciamento ambiental do empreendimento. Desta forma, o IBAMA, de acordo com os procedimentos legalmente estabelecidos, conduzirá o presente licenciamento após considerar o parecer dos demais órgãos envolvidos nesse processo.

Atenciosamente,

Pedro Alberto Bignelli

Diretor de Licenciamento Ambiental

EM BRANCO



4217
6860/05
4

**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS -
IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

RELATÓRIO DE VISTORIA Nº 031/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Brasília, 16 de julho de 2010.

Dos Técnicos: Diogo Victor Santos - Analista Ambiental
Wanderlei Reinecke - Analista Ambiental

Assunto: Vistoria realizada à rodovia BR-319/AM-RO, nos SEGMENTOS A, B e C, entre os dias 14 e 18 de junho de 2010.

Processos:

- 02001.006860/2005-95 (rodovias BR-319/AM-RO)
- 02001.004966/2007-16 (implantação e/ou alargamento de 11 pontes no SEGMENTO B da BR-319)
- 02001.004967/2007-61 (implantação das Pontes sobre o rio Castanho e rio Tupana, nos SEGMENTO A e C da BR-319)

INTRODUÇÃO

1. Este documento apresenta os resultados da vistoria técnica realizada entre os dias 14 e 18 de junho deste ano, na rodovia BR-319, cuja extensão total compreende o trecho entre as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO. A vistoria abrangeu especificamente os Segmentos A, B e C da rodovia, definidos no Termo de Acordo e Compromisso - TAC, assinado entre o IBAMA e DNIT em junho de 2007, ressaltando assim o trecho central da rodovia (Km's 250 a 655.7), o qual está foi submetido ao processo de licenciamento ambiental ordinário via EIA/RIMA.

2. Nos Segmentos A, B e C da rodovia, possuem obras autorizadas pelo IBAMA no Termo de Acordo e Compromisso - TAC, sejam de manutenção/conservação (Segmento A) ou de restauração (Segmento B), ou ainda de pavimentação/reconstrução (Segmento C). Abaixo são apresentadas as informações sobre quilometragens de cada Segmento e croqui de localização, segundo consta no TAC:

<i>MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO</i>		<i>KM INICIAL</i>	<i>KM FINAL</i>
SEGMENTO A	MANAUS - TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8
SEGMENTO B	ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO)	655,7	877,4
<i>AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE (PAVIMENTAÇÃO/RECONSTRUÇÃO)</i>		<i>KM INICIAL</i>	<i>KM FINAL</i>
SEGMENTO C	TRAVESSIA RIO TUPUNÃ (OU TUPANA) FIM DAS OBRAS (TOTALIZANDO 72,2 KM)	177,8	250

4

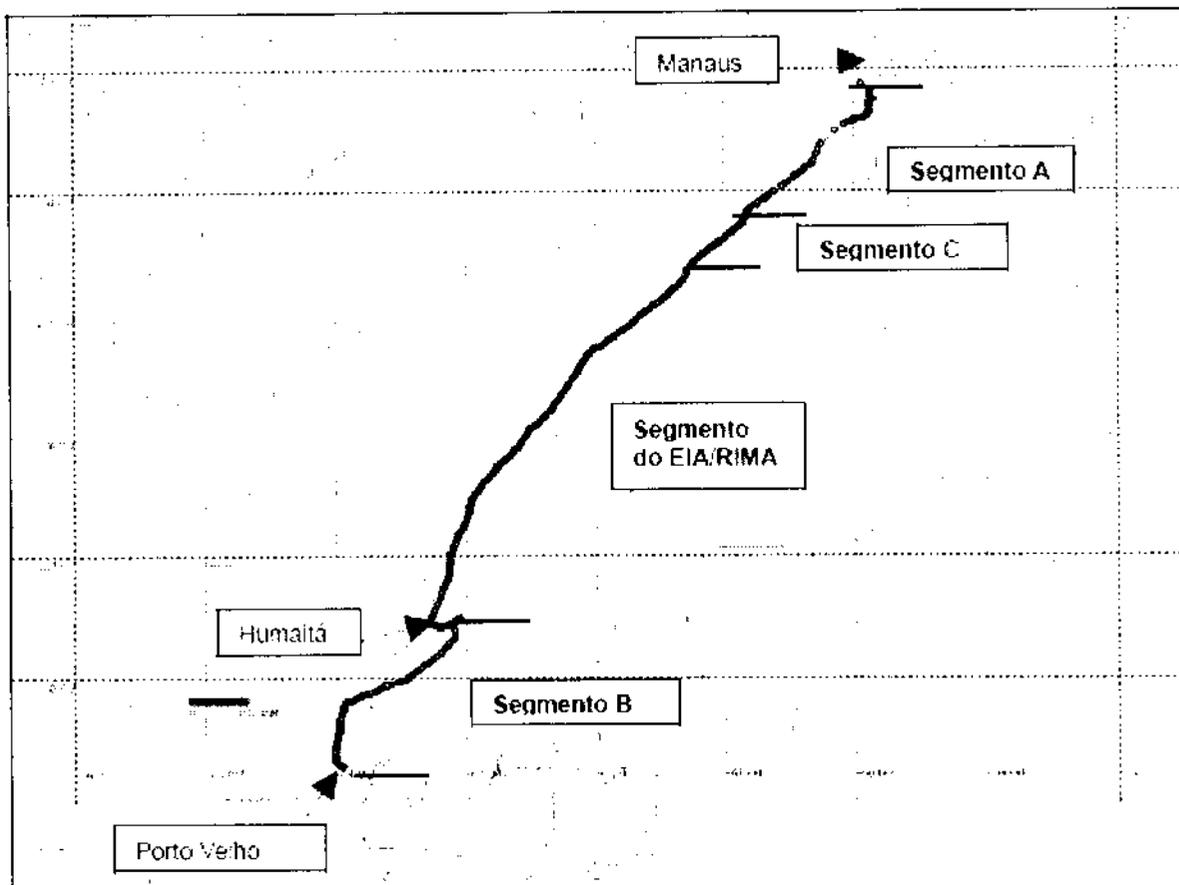


Figura 1: Visão geral da rodovia entre Porto Velho RO e Manaus AM, com localização dos Segmentos constantes do Termo de Acordo e Compromisso.

3. No SEGMENTO B estão autorizadas obras de restauração, envolvendo o alargamento da plataforma e adequação dos acostamentos laterais, enquanto que para o SEGMENTO A somente estão sendo executadas obras de manutenção do pavimento asfáltico já implantado. Quanto ao SEGMENTO C, as obras autorizadas relacionam-se à pavimentação/reconstrução da rodovia, e a instalação/substituição de obras-de-arte correntes.
4. Adicionalmente também foram vistoriadas as pontes referentes ao Rio Castanho (no Segmento A) e Rio Tupana (no Segmento C), autorizadas por meio da Licença de Instalação nº 539/2008/IBAMA, bem como, as obras de alargamento ou implantação de 11 pontes no Segmento B da BR-319, autorizadas por meio da Licença de Instalação nº 550/2008/IBAMA. Cabe ressaltar que as ASV's - Autorizações de Supressão de Vegetação para a faixa de domínio da rodovia nestes Segmentos já foram emitidas pela DILIC/IBAMA e encontram-se anexadas aos respectivos processos de licenciamento.
5. Além do acompanhamento das obras nos Segmentos A, B e C, incluindo as pontes localizadas nestes trechos, também foram vistoriadas as áreas de apoio vinculadas a estas obras (jazidas, áreas de empréstimo, bota-foras, usinas de asfalto e canteiros-de-obra), cujo licenciamento ambiental encontra-se sob a responsabilidade dos respectivos Órgãos Estaduais de Meio Ambiente.
6. Ademais, buscou-se verificar se os Programas e Medidas Ambientais constantes do Termo de Acordo e Compromisso estão sendo executados, bem como se as condicionantes das Licenças Ambientais das pontes estavam sendo atendidas. Como parâmetro básico da vistoria, foram verificados o atendimento ou não das exigências listadas no Relatório de Vistoria 094/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA (vistoria realizada em setembro de 2009), comparando a situação visualizada em campo com as informações disponibilizadas pelo DNIT e empreiteiras nos seguintes documentos:

- Documento Ref.: Relatório de Vistoria 094/2009, emitido pela Arteleste Construções LTDA., recebido em 07/12/09;

g

Fls:	4218
Proc.:	6860/05
Relat.:	✓

- Resposta ao Ofício nº 337/2009 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, emitido pela Construtora Castilho, recebido em 28/01/2010;
- Ofício nº 19 – Seção Técnica do 7º Batalhão de Engenharia de Construção, recebido em 12/02/10, sobre inconformidades nos Lotes de obras 01 e 05 do Segmento B;
- Ofício nº 255/2010/CGMAB/DPP, recebido em 25/02/10 - BR-319/AM/RO – Resposta ao Ofício nº 103/2010/IBAMA/DILIC que trata das pendências relativas às licenças das áreas de apoio;
- Ofício nº 367/2010/CGMAB/DPP, recebido em 23/03/10 – BR-319/AM/RO – Resposta ao Ofício nº 177/2010/IBAMA/DILIC que trata das pendências listadas em Relatório de Vistoria;
- Ofício nº 363/2010/CGMAB/DPP, recebido em 23/03/10 - BR-319/AM/RO – Complementação às respostas ao Ofício nº 103/2010/IBAMA/DILIC que trata das pendências relativas às licenças das áreas de apoio;
- Relatório Quadrimestral da Rodovia BR-319 – Segmentos A, B e C – maio a agosto de 2009;
- 2º Relatório de Acompanhamento das Condicionantes das Licenças Ambientais de Alargamento, Substituição e Construção das Pontes na Rodovia BR-319 - fevereiro 2010, recebido em 27/04/10;
- 3º Relatório Quadrimestral da Rodovia BR-319 – Segmentos A, B e C – setembro a dezembro de 2009;
- 4º Relatório Quadrimestral da Rodovia BR-319 -- Segmentos A, B e C – janeiro a abril de 2009, recebido em meio digital em 23 de junho de 2010;
- Relatório de Monitoramento do Uso e Ocupação do Solo – Levantamento de Campo - recebido em meio digital em 23 de junho de 2010.

7. Vale informar que as considerações apresentadas neste Relatório compõem uma análise preliminar dos relatórios e documentos acima listados, de forma que não representa uma avaliação final do atendimento ou não de todos os Programas e Medidas Ambientais constantes do Termo de Acordo e Compromisso.

DESENVOLVIMENTO DA VISTORIA

8. A vistoria contou com a participação de analista desta DILIC/IBAMA e de analista do Núcleo de Licenciamento Ambiental do IBAMA no Paraná, este responsável pelo processo de licenciamento ambiental da rodovia até dezembro de 2009, e ainda teve a participação e apoio logístico dos analistas dos Núcleos de Licenciamento Ambiental das SUPES/IBAMA no Amazonas e em Rondônia (NLA/AM e NLA/RO).

9. Na representação do empreendedor houve a participação de técnicos do CGMAB/DNIT e das Instituições contratadas para execução das atividades de Supervisão e Gestão Ambiental e demais programas ambientais (COPPETEC/UFRJ e CENTRAN/Exército) além de representantes das empreiteiras responsáveis pelas obras em cada trecho, sejam os Batalhões de Engenharia de Construção ou empresas contratadas, variando de acordo com o Lote de Obras e em cada Segmento.

10. O início da vistoria ocorreu a partir de Manaus/AM, seguindo-se a rodovia em seus Segmentos A e C, nos km's 0,0 a 250, retornando-se para Manaus/AM para deslocamento aéreo até Porto Velho/RO, de onde se percorreu o Segmento B, entre a travessia de balsa no rio Madeira, no Km 877,4, até o entroncamento da BR-319 com a BR-230, no Km 655,7, onde finalizou-se a vistoria.

11. As considerações da vistoria serão apresentadas separadamente de acordo com cada SEGMENTO vistoriado, tendo inicialmente a descrição da situação atual de obras e, a seguir, a transcrição das pendências elencadas no Relatório de Vistoria 094/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, com as respectivas considerações e situação atual, em vista as constatações desta vistoria e dos documentos do DNIT encaminhados ao IBAMA:

✓

SEGMENTO A	KM INICIAL	KM FINAL
MANAUS - TRAVESSIA DO RIO TUPUNÃ (OU TUPANA)	0,00	177,8
COORDENADAS UTM	21 M 181112 / 9647054 (Careiro da Várzea)	21 M 743489 / 9537522

12. Situação Atual de Obras – Geral:

13. Apesar de estar completamente pavimentado, este trecho possui em toda a sua extensão de cerca de 180 km elevado número de buracos e deformações da pista de rolamento, incluindo abatimentos e escorregamentos da plataforma estradal em alguns locais, mesmo com as intervenções de conservação do pavimento realizadas já alguns anos. Segundo o DNIT também há demanda de obras de drenagem, como reparos em bueiros, ou mesmo a construção de pontilhão para solução de problemas de projeto de bueiros, causando danos estruturais à plataforma da rodovia.

14. Segundo informações da empreiteira responsável TESCON ENGENHARIA LTDA, esta paralisou as obras de reparos e conservação da rodovia em novembro de 2009, devido à falta de repasses de recursos financeiros pelo DNIT. Desde então as obras de conservação encontram paralisadas, estando sendo preparada pelo DNIT a licitação para continuidade dos serviços.



Figura 02: estado geral de conservação do pavimento no Segmento A, alternando trechos com pavimento razoável com buracos e deformações na pista



Figura 03: há trechos com elevado número de buracos no pavimento



Figura 04: em alguns locais houve tentativa de tapar os buracos com material argiloso



Figura 05: local com abatimento de pista demandando a reconstrução das camadas de base da plataforma da rodovia (ao lado verifica-se que o abatimento está causando o assoreamento/ aterramento progressivo do corpo d'água)

6

4219
6860/05

15. **Atendimento às pendências contidas no Relatório de Vistoria - 094/2010 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:**

16. A - implantar solução definitiva e medidas de controle de erosão, cobertura vegetal dos taludes e recuperação ambiental dos seguintes locais com escorregamentos da plataforma da rodovia:

<i>Escorregamentos de plataforma e rip-rap</i>	<i>Localização - Coordenadas UTM</i>
Nº 01 (Ponto GPS 01)	21M 180139 / 9634228
Nº 02 (Ponto GPS 37)	20M 784293 / 9569130
Nº 03 (Ponto GPS 39)	20M 753249 / 9545437
Nº 04 (Ponto GPS 40)	20M 746224 / 9540223
Nº 05 (Ponto GPS 41)	20M 746156 / 9540179

17. Nestes locais foram colocadas contenções provisórias com rip-rap (sacos de solo) devido aos escorregamentos da plataforma da rodovia, e danos estruturais causadas pela má drenagem. No entanto, não foram implantadas solução definitiva para esses locais, sendo que a situação permanece a mesma da vistoria anterior, continuando o risco à segurança dos usuários da rodovia, apesar de, em alguns pontos se observar a regeneração natural da vegetação ao longo do rip-rap, denotando uma relativa estabilização do talude, como se verifica no ponto de escorregamento da plataforma - Nº 04.

18. Destaca-se o escorregamento Nº 01, onde verificou-se o barramento do curso d'água, de forma que os bueiros localizados no local estão trabalhando afogados. Assim, o DNIT informou sobre a implantação de pontilhão no local, em substituição ao bueiros celular.

19. Além disso, novos pontos foram detectados, destacando o local de abatimento da plataforma da rodovia num trecho onde esta encontra-se lateral a um curso d'água (Ponto GPS 007 - UTM 20M 789978 / 9573198). Neste local o abatimento da plataforma está causando o assoreamento da margem do curso d'água, e conseqüente aterramento progressivo do mesmo. As intervenções necessárias informadas pelo DNIT são a completa substituição das camadas de base da rodovia.

20. O DNIT informou que a solução destes locais e a realização de obras de conservação da rodovia, com recuperação asfáltica, tapa-buracos e consertos de pontos com abatimento ou escorregamento da plataforma, depende da realização de licitação para contratação de empreiteira para a continuidade dos serviços. Apesar do DNIT informar em vários Ofícios que estaria adotando as medidas corretivas nesses locais com contenções provisórias, verifica-se que a execução das soluções permanentes será demorada, visto que a situação de manutenção do Segmento A vem piorando ao longo dos últimos anos.



Figura 06: ponto de escorregamento da plataforma - Nº 01 (Ponto GPS 01 - UTM 21M 180139 / 9634228) à montante



Figura 07: ponto de escorregamento da plataforma - Nº 04 (Ponto GPS 40 - 20M 746224 / 9540223)

4



Figura 08: um dos vários pontos de escorregamentos da plataforma - N° 02 (Ponto GPS 37 - UTM 20M 784293 / 9569130)



Figura 09: novos pontos erosivos surgiram, como este abatimento da plataforma da rodovia, com elevado assoreamento (Ponto GPS 007 - UTM 20M 789978 / 9573198)

21. B- iniciar as ações de recuperação vegetal das Áreas de Preservação Permanente interceptadas no Segmento A;

22. O DNIT vinculou a recuperação ambiental das Áreas de Preservação Permanente na faixa de domínio ao fim das obras de manutenção/conservação nesse Segmento A, no entanto, entende-se que a execução dessas intervenções de recuperação independem das obras de conservação da rodovia, visto que podem ser feitas concomitantemente na maioria das APP's interceptadas, excetuando aquelas APP's onde ainda serão substituídos bueiros.

23. C- *implementar as ações previstas no Subprograma de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes, no canteiro-de-obras da empresa TESCÓN ENGENHARIA LTDA, em Careiro/AM (Coordenadas UTM 20M 798840 / 9581459), incluindo:*

C.1- inspeção no canteiro para verificação do atendimento às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa.

C.2- implantação de piso impermeabilizado na área de abastecimento (abrangendo a área de estacionamento do veículo durante o abastecimento), com drenagem direcionada para caixa separadora água-óleo;

C.3- implantação de piso impermeabilizado na área da Usina de Asfalto e carregamento de caminhões com material asfáltico, com implantação de caixas de areia, sem contato com o solo, e caixa separadora dimensionada para toda a estrutura da Usina e tancagem;

C.4- realizar a estocagem de tambores de óleo e material contaminado em depósito coberto e impermeabilizado, e com muretas de contenção para possibilitar o recolhimento de derrames;

C.5- verificação e instalação de filtros de manga para minimização da emissão de poluentes atmosféricos nesta Usina, como estipulado no PBA apresentado pelo DNIT;

C.6 - verificar junto ao IPAAM, e informar ao IBAMA, se a Licença de Operação abrange as estruturas de alojamento, cozinha/refeitório e depósitos etc, na área do canteiro da TESCÓN, bem como, providenciar a retificação da empreiteira vinculada à licença, se for o caso.

24. O canteiro-de-obras da empresa TESCÓN ENGENHARIA LTDA encontra-se atualmente paralisado, com a empresa aguardando a licitação para contratação para continuidade dos serviços de conservação da rodovia no Segmento A.

25. Na área de abastecimento de combustível houve a implantação do piso impermeabilizado na área de estacionamento dos veículos durante a operação, além da instalação de caixa separadora. No entanto, ainda restam dúvidas quanto à adequação das estruturas de abastecimento à Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e demais normas vinculadas da ABNT, já que a mureta de contenção apresenta-se aparentemente baixa para suportar o volume do tanque que deveria ser por

ela contido em caso de um grande vazamento.

26. Na área da Usina de Asfalto, mesmo com a implantação de piso e caixa separadora, a caixa de decantação ainda encontra-se instalada, ao invés da instalação de filtros de manga (conforme aprovado no PBA), sendo que o representante da TESCOON alega que a Licença do IPAAM previa esta bacia de decantação na Usina de Asfalto. O representante da TESCOON foi orientado a verificar a possibilidade de instalação de filtros de manga, o que se for impossibilitado tecnicamente e accito pelo IPAAM, a empresa deverá realizar monitoramento constante das emissões atmosféricas (gases e material particulado), visando a redução de poluentes. Adicionalmente foi orientado que o fundo da bacia de decantação não deve ter contato direto com o solo, devendo ser concretado para evitar a percolação da água contaminada e possibilitar o recolhimento do material decantando para destinação adequada.

27. A empreiteira ainda instalou outra área de tancagem de material asfáltico (04 tanques de 15 m3), mas desta vez em conjunto com a interligação com caixa separadora. Ainda foram visualizados tambores fora das muretas de contenção e também diversos pontos de restos de material asfáltico na área do canteiro, orientando-se para recolhimento e destinação desses restos e do solo contaminado, além da prevenção de derrames de óleos e material asfáltico dos caminhões no canteiro.

28. A TESCOON e a equipe de Gestão Ambiental foi orientada a enviar cópias de todas as Licenças Ambientais emitidas pelo IPAAM para as áreas de apoio na BR-319.

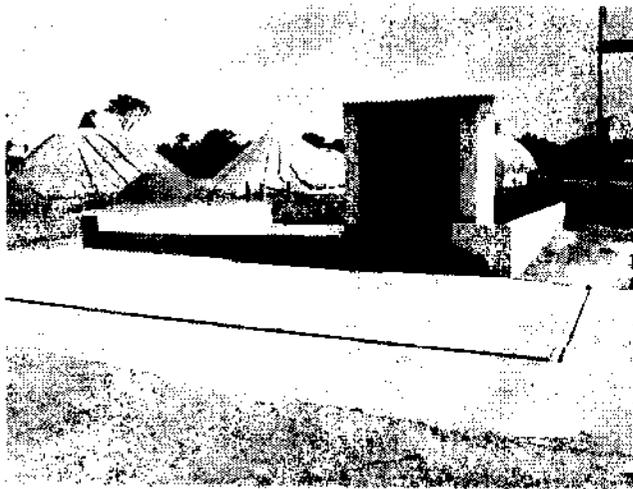


Figura 10: posto de combustível com parte das recomendações realizadas, faltando a verificação da adequação da altura da mureta de contenção (seguir normas técnicas)



Figura 11: área de tancagem da Usina de Asfalto, interligada à caixa separadora. nesta área também falta a verificação da adequação da altura da mureta de contenção (seguir normas técnicas)

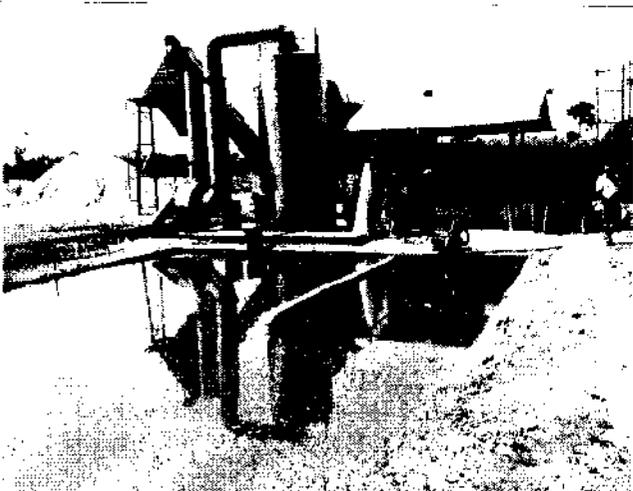


Figura 12: bacia de decantação da Usina de Asfalto ainda em contato direto com o solo, não havendo a adequação para filtro de manga

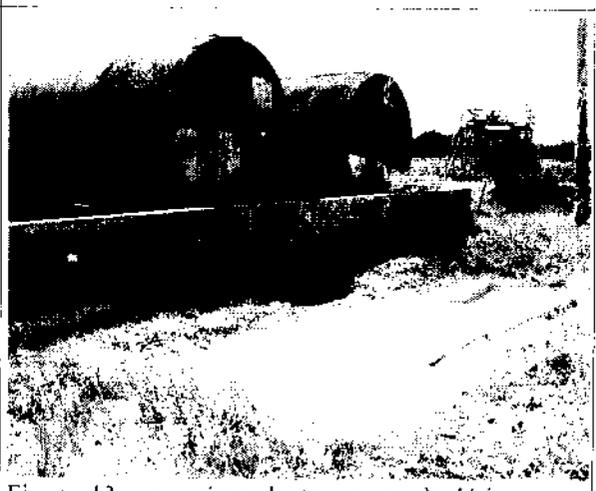


Figura 13: nova área de tancagem da Usina, com caixa separadora.

29. D – o DNIT deverá apresentar manifestação formal com indicação da responsabilidade da exploração da área de empréstimo lateral à rodovia, nas Coordenadas UTM 20M 797473 / 9579454, possivelmente sem licenciamento ambiental;

30. Quanto a esta área foi emitida a Notificação 511488-B para a TESCOON visando a manifestação da empresa sobre a responsabilidade sobre a exploração de jazida/área de empréstimo sem licenciamento, e esta enviou o Ofício 002/2009 afirmando que:

“Para a manutenção desta importante rodovia federal (...), a empresa necessita de áreas de empréstimos para recomposição topográfica desses locais. Como exemplo foi a que aconteceu neste ponto de coordenadas UTM 797473 / 9579454 (...). A empresa vem através deste solicitar ao IBAMA um prazo de 60 dias para apresentação das devidas licenças ambientais, e aproveitar também para solicitar a redução da multa aplicada em 90%, pois a mesma agiu contrariando a legislação ambiental vigente”

31. Assim, foi emitido o Auto de Infração 635553-D para a TESCOON, e exigindo a recuperação da área pela autuada, o que vincula-se também à obrigação de aplicação do PRAD previsto para todos os passivos ambientais da rodovia pelo DNIT. Verificou-se que esta área encontra-se fechada e com as explorações paralisadas. Ainda, registra-se que restos de bueiros ARMCOs depositados neste local ainda não foram retirados por questões logísticas, o que deve ser providenciado.



Figura 14: jazida explorada pela TESCOON (Ponto GPS AEMPA - UTM 20M 797473 / 9579454), atualmente fechada



Figura 15: restos de bueiro ARMCO em jazida explorada pela TESCOON (Ponto GPS AEMPA - UTM 20M 797473 / 9579454), atualmente fechada

32. Outra área de empréstimo anteriormente autuada refere-se aquela de responsabilidade da TESCOON (AEMP 2 - Coordenada UTM de referência 20M 791744 / 9575581 - Ponto GPS 036 - Auto de Infração 635537-D e Termo de Embargo 440214-C), logo após a travessia de balsa do rio Castanho. Foi constatada a paralisação da exploração, bem como a intenção da TESCOON na recuperação ambiental do local, no entanto, o BEC também informou que estaria realizando estudos quanto à reativação da exploração da jazida e que, em caso positivo, buscaria a licença ambiental junto ao IPAAM. A TESCOON e o BEC foram orientados a chegar a um consenso sobre a pertinência da reativação da jazida, visto que trata-se de área embargada e aguardando recuperação. Como a responsabilidade do PRAD é da autuada TESCOON, a reativação da Jazida pelo BEC postergaria a execução do PRAD ou o BEC aceitaria esse encargo repassado pela TESCOON.

33. Foram encontradas novas áreas de apoio no Segmento A, sendo uma área de empréstimo (Ponto GPS 003 - UTM 20M 799189 / 9582266) em estágio inicial de abertura (raspagem da camada superior), realizada por um trator da empreiteira ETAM, a serviço da Prefeitura Municipal de Careiro, utilizando a argila para obras de melhorias urbanísticas de ruas e calçadas. Por estar na faixa de domínio da rodovia e em área de passivo ambiental (jazida antiga), o operador do trator foi orientado a paralisar os serviços pela ausência de anuência do DNIT e falta de licença ambiental do IPAAM. Pela pequena área de intervenção, e como não houve extração de material, nem supressão de vegetação, não procedeu-se a autuação da ETAM, devendo ser esta comunicada formalmente sobre a necessidade de licenciamento ambiental para as áreas de apoio necessárias às suas obras.

4

34. Foram visualizadas as estruturas abandonadas de alojamentos/canteiro da empresa Tercom Terraplenagem Ltda - de Manaus/AM (Ponto GPS 005 – UTM 20M 792133 / 9576049), estas não detectadas na última vistoria. O DNIT informou que estas estruturas não eram de sua responsabilidade, e que sabia de um acordo entre a empreiteira e o proprietário da fazenda lateral para doação das estruturas, no entanto, este IBAMA comunicou a necessidade de retirada das estruturas da faixa de domínio, visto que incidem sobre uma área a ser recuperada no PRAD. Como aparentemente O DNIT deverá realizar a verificação dos limites da faixa de domínio, bem como manter a área dentro das ações de recuperação ambiental.

35. Em uma pequena área de empréstimo na faixa de domínio e de pequena extensão (Ponto GPS 006 – UTM 20M 790818 / 9574152) foi verificada a retirada de material, e sobre a área o DNIT e a equipe de Gestão Ambiental informaram que não fazia parte das áreas exploradas para as obras no Segmento A. Possivelmente seja uma exploração eventual para manutenção de atoleiros numa estrada de acesso de assentamento do INCRA, imediatamente em frente à área de empréstimo. Tais ocupações e extrações de material de forma autorizada pelo DNIT vinculam-se ao PROFAIXA Programa de Gerenciamento e Controle da Faixa de Domínio, e que devem ser rotineiramente monitoradas e impedidas pela equipe contratada pelo DNIT.

36. Também foi detectada um depósito de areia disposto numa área de uma antiga jazida exaurida (Ponto GPS 009 – UTM 20M 775213 / 9561619). A equipe de Gestão Ambiental do DNIT foi alertada que as áreas de depósitos de seixos/areia devem ser autorizadas ou dispensadas de autorização pelo IPAAM, e que estas devem ser preferencialmente localizadas em áreas de antigas jazidas que tenham topografia plana e fora de APP, e que não demandem qualquer supressão de vegetação. No entanto, a dispensa de autorização não exime o DNIT de realizar as medidas de controle de erosão, com a construção de contenção em terra armada ou sacos de areia ao redor dos depósitos, evitando carreamento do material. Além disso, foi requisitada à equipe de Gestão Ambiental do DNIT o envio de listagem das áreas de apoio nos Segmento A, B e C, com localização - coordenadas UTM, trecho de obras e cronograma de utilização, e indicação das Licenças/Autorizações.



Figura 16: fase inicial de abertura de uma área de empréstimo na faixa de domínio pela empreiteira ETAM (Ponto GPS 003 - UTM 20M 799189 / 9582266)



Figura 17: estruturas abandonadas da empreiteira TERCOM, com depósito de areia na faixa de domínio (Ponto GPS 005 - UTM 20M 792133 / 9576049)



Figura 18: a pequena extração de material na faixa de domínio (Ponto GPS 006 - UTM 20M 790818 / 9574152)



Figura 19: depósito de areia em antiga jazida na faixa de domínio (Ponto GPS 009 - UTM 20M 775213 / 9561619)

37. PONTES SOBRE O RIO CASTANHO E RIO TUPANA:

38. **Situação Atual de Obras – implantação das PONTES** (Licença de Instalação 539/2008/IBAMA, de 14/08/2008 e Autorização de Supressão de Vegetação 269/2008/IBAMA, em 07/08/2008)

39. **A- Ponte sobre o Rio Castanho** – segundo o projeto apresentado pelo DNIT, a ponte prevista terá 315 metros de comprimento por 10,80 de largura, e será localizada no km 113,2 da rodovia (Coordenada UTM 20M 792443 / 9576342), na área urbana da cidade de Careiro/AM. As obras são de responsabilidade da empreiteira ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA, subcontratada pelo 6º BEC.

40. Nesta ponte restam a finalização da concretagem de 04 conjuntos de pilares de sustentação no lado da ponte voltado para a margem oposta à cidade de Careiro, sendo que a montagem da super-estrutura encontrava-se adiantada nos conjuntos de pilares já prontos, prevendo a finalização da ponte em poucos meses. Destaca-se que o aterro dos encabeçamentos e pavimentação da pista de rolamento será realizado pelo BEC e não pela empreiteira, que desmobilizará suas instalações logo após a finalização das estruturas de concreto da ponte.

41. Na área do encabeçamento da ponte na margem de Careiro, foram implantados depósitos provisórios de material/equipamento em madeira compensada, e também refeitórios e sanitários. Nestes locais constatou-se o vazamento da tubulação que leva até a fossa séptica lá instalada, pelo que recomendou-se a manutenção urgente dos canos, evitando a infiltração no solo, ou lançamento direto no rio.

42. Na margem da cidade de Careiro, a empreiteira construiu uma rampa de acesso à balsa de apoio à construção dos pilares, realizando a disposição incorreta do excesso do solo na margem do rio, sendo determinado a retirada do solo numa distância de 10 metros da margem e implantação de contenções em sacos de solo/areia (rip-rap) ao redor do acúmulo de solo, para prevenir carreamento do material. O solo retirado desse local ao lado da rampa poderá ser disposto em área de jazidas exauridas, mas com espalhamento do material e instalando drenagem provisória para controle de erosão.

43. Nesta mesma margem, também constatou-se que a ARTELESTE realizou a escavação na APP para construção dos conjuntos de pilares, mas lançou parte do material em direção ao rio, com a formação de aterro de cerca de 02 metros de altura. Vale dizer que a equipe do DNIT e Gestão Ambiental deveriam ter prevenido esta situação, evitando a formação desse passivo ambiental. Foi consensuado com os representantes do empreendedor, a execução imediata do retaludamento do aterro em toda a margem do rio (inclusive na parte do aterro voltado aos flutuantes próximos à ponte), com suavização da declividade do talude, colocação de barreiras provisórias (rip-rap) na base do aterro, e colocação de biomanta no talude resultante voltado para o rio. Destaca-se que todo o excesso de solo solto no local deverá ser retirado, com

52

reconformação topográfica e recuperação vegetal da APP, quando da finalização das obras.

44. Na outra margem, onde as obras de instalação do conjunto de pilares ainda estão em andamento, foram constatados os mesmos problemas com implantação de aterro avançando para o rio, com altura de cerca de 02 metros. O aterro foi ampliado na lateral da ponte, devido à implantação de uma rampa de acesso da balsa para chegada de maquinário. Além disso, há diversos resíduos de madeiras e ferragens no local, em alguns pontos avançando em direção ao curso d'água. Nesta margem foram determinados as mesmas ações de retirada de excesso do aterro, retaludamento/suavização, implantações de barreiras (rip-rap) e colocação de biomanta em todo o talude voltado para o rio. Quanto ao cronograma de execução dessas ações, concordou-se com a retirada de excesso de solo e resíduos, além da colocação de contenção de forma imediata, com as demais ações quando do final das obras na margem.

45. Na atual vistoria, lembrou-se ao DNIT a necessidade de confirmar a delimitação da faixa de domínio, em vista das futuras ações de recuperação ambiental, evitando possíveis conflitos com moradores do entorno e invasões da faixa de domínio.

46. Para essa ponte a ARTELESTE instalou canteiro-de-obras na área urbana de Careiro (LO 488/08/IPAAM), já descrito na vistoria anterior, e sem maiores problemas ou inconformidades na vistoria atual.



Figura 20: margem esquerda - grande acumulo de solo revolvido para construção na APP e na margem do rio Castanho



Figura 21: margem esquerda aterro realizado na margem pela escavação para os conjuntos de pilares, com aterramento do leito do rio



Figura 22: margem esquerda - aterro avançando sobre o leito do rio, ao fundo os flutuantes próximos



Figura 23: margem direita - rampa construída para acesso da balsa, com lançamento do solo escavado atingindo o leito do rio



Figura 24: margem direita – parte final do aterro em contato com o rio, demandando retaludamento e contenção



Figura 25: avanço do aterro com disposição conjunta de resíduos de obras

47. **B- Ponte sobre o Rio Tupana** – segundo o projeto apresentado pelo DNIT, a ponte prevista terá 350 metros de comprimento por 10,80 de largura, e será localizada no km 177,8 da rodovia (Coordenada UTM 20M 743488 / 9537533). Esta ponte também está sendo construída pela empreiteira ARTELESTE.

48. Todo o conjunto de pilares está finalizado, faltando somente pequena parte da estrutura superior da ponte (como parte do guarda-corpo e pista de rolamento), sendo que as obras terminarão em poucos meses. Nesta ponte os aterros de encabeçamentos e pavimentação também serão realizados pelo BEC, após a desmobilização das estruturas da empreiteira.

49. Nas margens do rio não foi realizada qualquer ação de recuperação ambiental, nem contenções provisórias para evitar assoreamento, havendo acúmulo de solo solto em conjunto com resíduos de concreto/madeira nas duas margens. Sendo que a empreiteira e o DNIT foi informado da necessidade de início imediato do PRAD na APP do rio Tupana, deixando provisoriamente a área das rampas de acesso à balsa, até a liberação do tráfego na ponte. Foi alertado também a necessidade de acompanhamento *pari-passu* da execução do aterro de encabeçamento pelo BEC, evitando que as obras interfiram na área já recuperada pela ARTELESTE.

50. O antigo canteiro-de-obras implantado na APP (Coordenadas UTM 20M 743524 / 9537486) foi desmobilizado, conforme requisição deste IBAMA (condicionante da LI). no entanto, permanecem duas fossas sépticas da cozinha/alojamento que devem ser esgotadas/inertizadas e as áreas recuperadas. Como ressalva, permanecem no local a central de concreto e depósitos de areia e brita, já em fase final de utilização e posterior desmobilização.

51. Na área de disposição de resíduos dos caminhões carregados de concreto (na antiga área chamada de “bota-fora provisório” pela empreiteira), verificou que um muro de contenção foi implantado, mas lembrou-se ao empreendedor que os efluentes com restos de concreto (lavagem dos caminhões-betoneiras) não podem ser direcionados para a drenagem natural, devendo ser completamente recolhidos pela empreiteira.

52. Os alojamentos, cozinhas e demais estruturas foram transferidas para duas áreas, uma nas margens da rodovia em atinga jazida e fora de APP (escritório e almoxarifado), e outra em área particular fora da faixa de domínio e de APP (Ponto GPS 011 – UTM 20M 743672 / 9537809), as duas já anteriormente desmatadas, instalando-se fossas sépticas para recebimento dos efluentes sanitários. No entanto, como requisitado na vistoria anterior, demanda-se a manifestação do IPAAM quanto à incorporação desta área na antiga LO do canteiro.

4

4223
6860/05
ly



Figura 26: nova área de alojamento do canteiro da empreiteira

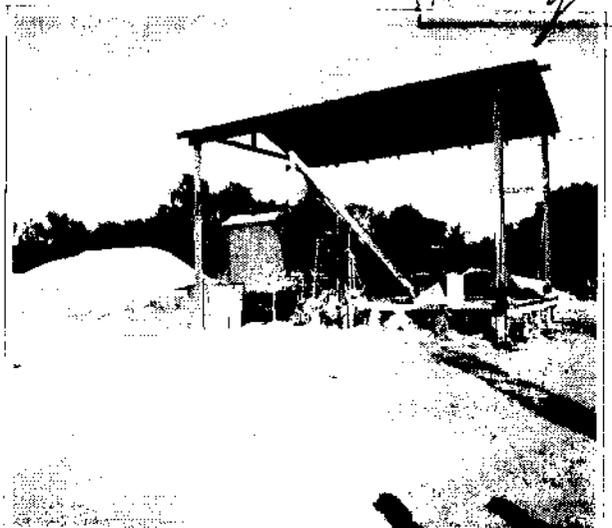


Figura 27: central de concreto e depósito ao fundo, na antiga área do canteiro



Figura 28: área do antigo canteiro onde o alojamento e a cozinha-refeitório foram desmobilizados (falta retirada dos sanitários e recuperação das fossas sépticas).



Figura 29: margem esquerda - APP sem recuperação, e com restos de solo solto e resíduos de obras



Figura 30: margem esquerda - idem anterior



Figura 31: margem direita - nenhuma medida de recuperação da APP foi realizada

53. Atendimento às pendências contidas no Relatório de Vistoria 094/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:

54. A- dentro de 30 dias, DNIT deverá apresentar relatório detalhado de atendimento de cada condicionante da Licença de Instalação emitida pelo IBAMA:

ly

55. Foi recebido em 27/04/10, Relatório de acompanhamento das licenças ambientais das pontes, por meio do Ofício nº 478/2010/CGMAB/DPP. Registra-se que, este Relatório não se apresenta com grau de detalhamento adequado ao acompanhamento do atendimento das condicionantes das Licenças de Instalação das Pontes, já que, carece de comprovações e remete a avaliação a documentos encaminhados em outra oportunidade, sem referência específica, ou, cujo conteúdo apresenta-se disperso.

56. Deverá ser requerido ao DNIT um relatório do atendimento de condicionantes que contenha informações completas e documentos, incluindo registro fotográfico das ações realizadas desde a emissão da LI até o momento atual.

57. *B- para atendimento da Condicionante 2.3 (Instalação de estruturas de passagem de pedestres/ciclistas nas pontes), em 30 dias, o DNIT deverá enviar proposta de adequação do projeto a esta exigência para inclusão dessas passagens laterais:*

58. Segundo informações do representante do DNIT no momento da vistoria, ainda não há proposta elaborada para implantação de passagem de pedestres/ciclistas nas duas pontes, o que causa preocupação devido à aproximação do final das obras.

59. *C- Para prevenção e controle de erosão e assoreamento, proceder a instalação de drenagem provisória e bacias de contenção nas margens com solo exposto dos rios:*

60. Conforme visualizado nas margens dos rios Castanho e Tupana, não foram implantados quaisquer cuidados de controle de erosão/assoreamento nas obras, seja drenagem ou barreiras rip-rap, ao contrário disso, visualizou-se a piora da situação, principalmente no rio Castanho, onde executou um aterro excessivo inclusive avançando no leito do rio. Esses problemas de descumprimento de medidas básicas de controle de focos erosivos, devem ser imediatamente corrigidos, conforme acordado entre IBAMA, DNIT e equipe de Gestão Ambiental, sob pena de sanção administrativa ao DNIT.

61. *D- Na ponte sobre o Rio Castanho :*

62. *D.1- o DNIT deverá apresentar planta com a delimitação da APP do rio Castanho a ser restaurada, na faixa de domínio, com indicação das ocupações existentes, incluindo residências, benfeitorias e outras estruturas;*

63. Esse planta de delimitação não foi apresentada pelo DNIT, devendo ser imediatamente elaboradas e apresentada para orientar os trabalhos abrangidos no PRAD na área de sobreposição da faixa de domínio com a APP do rio Castanho.

64. *D.2- proceder a instalação de depósito coberto, impermeabilizado e com muretas de contenção para os tanques e recipientes de produtos químicos na área do canteiro da ARTELESTE;*

65. As recomendações foram atendidas pela empreiteira.

66. *E- Na ponte sobre o Rio Tupana:*

E.1- Em atendimento à condicionante 2.5 da Licença de Instalação do IBAMA, o canteiro-de-obras da ARTELESTE CONSTRUÇÕES LTDA deverá ser removido da Área de Preservação Permanente do rio Tupana (100m a partir do nível máximo indicado pelo projeto de engenharia da ponte), sendo que a empresa deverá requerer junto ao IPAAM a retificação da Licença de Operação 487/08/IPAAM para a nova área do canteiro-de-obras e usina de concreto;

67. Segundo documentos apresentados pelo DNIT e ARTELESTE a desmobilização do canteiro na APP do rio Tupana foi iniciada em dezembro de 2009. Conforme a atual vistoria, somente restaram na área a central de concreto e os depósitos de brita/areia para uso imediato na concretagem da ponte. Ressalva-se disso os sanitários e fossas sépticas que demandam ainda a desmobilização e recuperação.

68. Vale destacar que o DNIT apresentou requerimento de retificação da LO ao IPAAM para a nova área do canteiro, no entanto, resta o envio de cópia da LO retificada.

69. *E.2- dar início imediato às ações de recuperação da APP ocupada irregularmente na área do canteiro;*

70. O DNIT e a ARTELESTE informaram que a recuperação da APP do rio TUPANA precisará

12

aguardar o fim das obras para aplicação do PRAD previsto. Todavia, há ações que podem ser atualmente executadas como intervenções imediatas para retirada de excessos de solo solto e resíduos de concreto/madeira na margem do rio, bem como aplicação das contenções/drenagem provisórias.

71. E.3- após a relocação do canteiro, o chamado "bota-fora" de restos de concreto deverá ser construído com muro de contenção, que minimize esse espalhamento do concreto e permita o recolhimento posterior pela empreiteira, para destinação adequada.

72. Na atual vistoria, foi constatado que o chamado "bota-fora" de restos de concreto foi mantido no mesmo local, instalando-se as muretas de contenção, determinando que efluentes com restos de concreto (lavagem dos caminhões-betoneiras) não podem ser direcionados para a drenagem natural, devendo ser completamente recolhidos pela empreiteira.

SEGMENTO C	KM INICIAL	KM FINAL
TRAVESSIA RIO TUPUNÃ (OU TUPANA) FIM DAS OBRAS (TOTALIZANDO 72,2 KM)	177,8	250
COORDENADAS UTM	21 M 743489 / 9537522	20M 693023 / 9486201 (Ponto GPS 48)

73. Situação Atual de Obras – Geral:

74. As obras em andamento são de pavimentação/reconstrução da rodovia, com execução de terraplanagem e reforço estrutural das camadas de base, alargamento da plataforma da rodovia e implantação de acostamentos, bem como instalação/substituição de obras-de-arte (bueiros). Estas estão sendo executadas pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção – BEC.

75. A terraplanagem para reconstrução da plataforma de aterro e a pavimentação da rodovia avançaram até as proximidades do Km 220 (perto do canteiro-de-obras do BEC), todavia constatando-se que o trecho "pronto" da rodovia já apresenta deformações no asfalto, buracos na pista e pequenos abatimentos.

76. O BEC e DNIT informaram que as obras que envolvem terraplanagem e pavimentação da rodovia encontram-se paralisadas devido a um pedido de revisão do projeto de engenharia ao DNIT e TCU - Tribunal de Contas da União. Segundo o BEC, há deficiências no material utilizado para execução do aterro para plataforma da rodovia, conciliando isso ao tipo de material encontrado nas jazidas executadas, gerando os problemas de abatimento e buracos visualizados ao longo do trecho já acabado, e mesmo sem um constante tráfego de veículos. Assim, solicitou ao DNIT e TCU a revisão do projeto para melhorar as características de resistência do material utilizado no aterro com a adição de percentual de cimento (aterro em solo-cimento), o que aumentaria em muito os custos e o valor final das obras. Vale comentar que a modificação do projeto envolveria o trecho restante de terraplanagem/pavimentação, mas também toda a extensão já finalizada da rodovia nesse Segmento C.

77. Como ainda não há definição do DNIT e TCU quanto às alterações de projeto, o BEC paralisou as obras vinculadas a terraplanagem/pavimentação, informando que neste ano somente prevê atividades de implantação de bueiros e de recuperação ambiental (PRAD) no Segmento C.

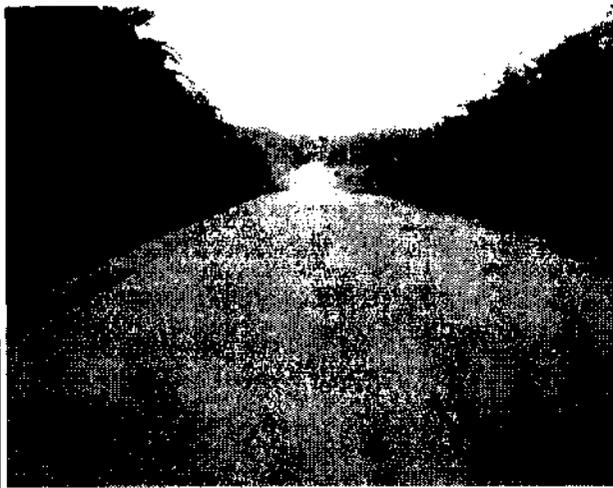


Figura 32: trecho recém pavimentado pelo BEC



Figura 33: um dos trechos pavimentados pelo BEC, mas com abatimento da plataforma e buracos

78. - Jazidas/áreas de empréstimo/Depósitos: como as obras de terraplanagem não avançarão nesse ano, a abertura e exploração de jazidas ao longo da rodovia fica com demanda reduzida, permanecendo as áreas relatadas na vistoria de 2009, incluindo jazidas e depósitos de brita/areia/argila. Quanto a jazida autuada e embargada por este IBAMA no Km 191,2 da rodovia (coordenadas UTM 20M 737572 / 9524992 – Ponto GPS 86 - Auto de Infração nº 635538-D/ nº 635543-D e Termo de Embargo nº 440213-C), esta foi visitada para comprovação da paralisação da extração.

79. Outra jazida explorada foi vistoriada no Km 184,6 (Coordenadas UTM 20M 741338 / 9530808 – Ponto GPS 016 – área estimadas de 01 hectare), sendo que está não consta da listagem de áreas de apoio da vistoria anterior. Nesta jazida há claros sinais de supressão de vegetação florestal para sua abertura. O BEC apresentou a LO 051/2008-01 do IPAAM para a jazida, no entanto, com coordenadas geográficas distantes cerca de 4,8 km do presente local da jazida. Segundo o BEC, houve requerimento ao IPAAM para retificação da LO, de forma a ajustar estas coordenadas, o que regularizaria a jazida. Foi requisitado ao BEC o envio de planta da poligonal da jazida, protocolos junto ao IPAAM do pedido de retificação da LO e informações sobre o estágio atual dessa análise no IPAAM.

80. Em um dos depósitos de seixo (coordenadas 20M 719143 / 9509392 - Ponto GPS 031) foi instalado um alojamento/contêiner para guarda do local, sendo requisitado ao BEC a instalação de fossa séptica e estruturas de piso e cobertura no gerador a diesel.



Figura 34: jazida autuada anteriormente pelo IBAMA, com atual paralisação das atividades (embargo)



Figura 35: jazida explorada com base na LO 051/2008-01 do IPAAM, com coordenadas divergentes (Coordenadas UTM 20M 741338 / 9530808 Ponto GPS 016)

4225
6860/05
h



Figura 36: nessa jazida (L.O 051/2008-01 do IPAAM) houve desmatamento para abertura da área



Figura 37: contêiner/alojamento na entrada do depósito de brita, sem tratamento de efluentes (fossa)

81. Outras informações sobre as obras nesse Segmento, incluindo as áreas de apoio e ações de recuperação ambiental, serão colocadas na análise abaixo quanto ao atendimento das pendências do Relatório de Vistoria de 2009, bem como incluindo novas pendências detectadas na presente vistoria.

82. Atendimento às pendências contidas no Relatório de Vistoria 094/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:

83. *A- Implantação imediata do Subprograma de Monitoramento, Prevenção e Controle de Processos Erosivos, com a correção dos vários casos de assoreamento e focos de erosão, com:*

A.1 - realização de inspeção detalhada em todo o Segmento C;

A.2 - correção imediata de todos os processos erosivos identificados e implantação de contenções dos focos erosivos e drenagem provisória (barreiras e bacias de contenção em terra armada, por exemplo);

A.3 - uso de biomantas nas APP's interceptadas e com solo exposto para proteção emergencial dos taludes anteriormente ao período chuvoso;

84. Segundo visualizado no Segmento C, ressalta-se que as ações de recuperação ambiental resumiram-se ao plantio de gramíneas/leguminosas em alguns trechos com taludes expostos e com baixa declividade, não sendo realizadas as ações previstas na recomendação acima para solução dos principais problemas de focos erosivos que causam assoreamento de vários igarapés, conforme detectado no ano anterior. Esses problemas relacionam-se à construção de bueiros/pontilhões e supressão da vegetação na APP sem qualquer medida de proteção ambiental posterior.

85. Nos relatórios de Gestão Ambiental enviados pelo DNIT verifica-se que vários casos de focos erosivos são detectados, mas poucas das medidas previstas no PRAD são efetivamente realizadas pelo DNIT e BEC. Nesses casos de APP's degradadas, requereu-se que o BEC realize a reconformação topográfica, retirada de excesso de solo/resíduos, proteção com biomanta no entorno imediato das bocas dos bueiros/pontilhões (lateral e parte superior das bocas de bueiros), e realize os plantios de espécies nativas arbustivas e arbóreas.

86. Como o BEC informou que neste ano somente realizará as ações previstas no PRAD, como as já requeridas acima, resta reiterar a exigência ao DNIT para efetiva e real aplicação imediata do PRAD e Programa de Controle de Erosão.

h



Figura 38: APP não recuperada em bueiro celular



Figura 39: APP não recuperada em bueiro, com sulcos de erosão e assoreamento do igarapé



Figura 40: APP não recuperada em bueiro, com assoreamento do igarapé



Figura 41: APP não recuperada em bueiro, com assoreamento e acúmulo de solo solto nas margens

87. B - Aplicação imediata do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, com a cobertura e proteção vegetal dos taludes com gramíneas/leguminosas, incluindo a possibilidade de uso de biomantas nas APP's interceptadas;

88. Além das APP's interceptadas, também não foram verificadas ações de execução do PRAD nas áreas de empréstimo já exauridas ou mesmo nas áreas de passivo ambiental ao longo da rodovia. Quanto a isso, o DNIT informou que está elaborando a planilha orçamentária para aprovação e posterior repasse dos recursos aos vários BEC's nos Segmentos C e B para execução do PRAD.

89. Este IBAMA informou que o PRAD aprovado incluía Subprogramas que não estão sendo devidamente atendidos pelo DNIT: Subprograma de Coletas Botânicas, Subprograma de Viveiros e Subprograma de Banco de Dados Multirrelacional.

90. O Subprograma de Coletas Botânicas previa diagnóstico e identificação das espécies ao longo da rodovia, especialmente as consideradas raras, de forma a proceder sua coleta e preservação de exemplares em todas as tipologias de vegetação na região. Sendo que também estão previstas ações de seleção de mudas para produção, em conjunto com o Sub-programa de Viveiros.

91. No Subprograma de Viveiros tinha a proposta de instalação de viveiros de produção de mudas nos acampamentos das empreiteiras/BEC's (canteiros) e o Subprograma de Banco de Dados Multirrelacional previa monitorar e acompanhar o desenvolvimento e os resultados alcançados pelo plantio das mudas e recomposição das áreas, sendo proposto a formação de um banco de dados com algumas informações básicas, como data do plantio, acompanhamento, pragas etc.

92. Assim, o PRAD ainda a ser executado pelo DNIT e BEC's deverá adequar ao que foi aprovado e requerido pelo IBAMA quando da apresentação do PBA da rodovia, principalmente quanto ao envio de informações detalhadas sobre a listagem de espécies nativas arbóreo-arbustivas a serem utilizadas, com número de espécies condizente com a diversidade das tipologias florestais na região. Além disso, o detalhamento dos tratos culturais e demais procedimentos de coletas de sementes/propágulos e instalação de viveiros.

93. *C - realizar a execução imediata das ações do PRAD aprovado pelo IBAMA nas jazidas/áreas de empréstimo, já exploradas, e áreas de passivos ambientais, incluindo as áreas de vegetação morta pelo alagamento causado pela construção de ensecadeiras para implantação de bueiros:*

94. Não houve execução do PRAD nestas áreas, devendo ser apresentado cronograma atualizado por parte do DNIT

95. *D- iniciar as ações de recuperação vegetal das Áreas de Preservação Permanente interceptadas no Segmento C;*

96. Não houve execução do PRAD nestas áreas, as medidas de correção exigidas constam dos itens acima, e deve ser apresentado cronograma atualizado por parte do DNIT.

97. *E - Somente autorizar a instalação de acessos à rodovia, quando devidamente identificado e comprovado a propriedade do terreno (matrícula do imóvel e demais documentos) lateral à rodovia, segundo procedimentos aprovados no Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio, incluindo as determinações enviadas pelo IBAMA; E:*

98. *F - Retirar todos os acessos irregulares construídos sem atendimento dos procedimentos do Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio;*

99. Na vistoria anterior e confirmada agora na atual vistoria foi visualizado um aumento crescentes das ocupações de áreas no entorno da rodovia no Segmento C, iniciando na faixa de domínio e avançando nas áreas florestais próximas, causando desmatamento crescente e queimadas frequentes.

100. Para tanto, o Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio nos SEGMENTOS A, B e C deveria ser um elemento de controle dessas ocupações, no mínimo na faixa de domínio, no entanto, verifica-se que as ações do Programa estão deficientes para atingir este objetivo. Tal situação torna-se preocupante pois vincula-se à capacidade do Estado em proteger minimamente o seu patrimônio, garantindo mecanismos ágeis para impedir ou coibir ocupações, e prevenir ilícitos ambientais correlacionados. Neste quesito, e verificando que as ocupações do entorno avançam mesmo no trecho ainda não pavimentado do Segmento C, questiona-se como será o processo de ocupação em trechos mais remotos do trecho central da rodovia, visto que a presença institucional do Estado é nula ou muito reduzida nessas regiões. Tal tendência apresenta-se como um dos principais temas a serem analisados no licenciamento ambiental do trecho central da rodovia.



Figura 42: desmatamento recente na faixa de domínio e



Figura 43: ocupação recente na faixa de domínio

W

entorno



Figura 44: desmatamento e queimada na faixa de domínio e entorno



Figura 45: desmatamento e queimada na faixa de domínio e entorno

101. Assim, mesmo que o monitoramento esteja sendo realizado, ainda carecem de respostas imediatas por parte do DNIT, conforme escopo do Programa aprovado pelo IBAMA, vale destacar que as ações desse Programa envolvem ainda:

- Inserir nas exigências a serem requeridas pelo DNIT para construção de estradas, ramais e acessos em áreas florestadas (retiradas as áreas urbanas), a prévia apresentação do documento de propriedade ou cessão do imóvel rural, e também a Autorização de Desmatamento para o acesso emitida pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente;
- Analisar e realizar mapeamento, além das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares, da detecção e monitoramento da evolução do desmatamento no entorno da faixa de domínio da rodovia, mesmo que não havendo acessos irregulares ligando à rodovia;
- Utilização de imagens de satélites Landsat/TM ou CBERS (as mais recentes disponíveis), ou ainda outras imagens de melhor resolução, para a confecção de mapas de ocupações irregulares e desmatamentos no entorno da faixa de domínio, com verificação e atualização a cada 120 dias.

102. Considerando o que foi aprovado e exigido pelo IBAMA, incluindo o mapeamento periódico do entorno da rodovia, pode-se considerar que os objetivos do PROFAIXA não estão sendo atingidos.

103. *G - Apresentar, em 30 dias, a Licença de Operação emitida pelo IPAAM do Canteiro-de-Obras/Usina-de-Asfalto/Oficina de manutenção do 6ºBEC:*

104. O DNIT ainda não encaminhou a Licença de Operação do IPAAM abrangendo todas as atividades do Canteiro-de-Obras, Posto de Combustível e da Usina-de-Asfalto do 6ºBEC, somente encaminhou a LO 024/2010-IPAAM para a oficina de reparo e manutenção de veículos como acréscimo a esse canteiro. Após cobrança deste IBAMA, e segundo afirmação do BEC, a Licença de Operação seria emitida pelo IPAAM e apresentada até julho deste ano, definido assim como prazo final de apresentação.

105. *II - Iniciar a aplicação do PRAD no canteiro do 6ºBEC, com priorização da instalação de drenagem adequada para evitar empoçamentos e sulcos de erosão, e recuperação da APP na parte posterior do canteiro:*

106. No canteiro-de-obras do 6ºBEC as valas de drenagem implantadas não possuem estruturas de contenção e dissipação de energia antes da disposição em igarapés, recomendando a instalação de duas bacias em série para contenção/dissipação, em solo armado e brita, em todas as saídas de drenagem do canteiro.

107. Na parte posterior do canteiro, na saída da canalização da fossa séptica, verificou-se que que

4227
6867/05
4

a APP do Igarapé ainda não foi devidamente recuperada, devendo ser retirados os troncos e restos de raízes de maior porte do local, além disso, o PRAD deve envolver o plantio de mudas de espécies nativas arbóreo-arbustivas, e não as gramíneas ali semeadas.

108. Neste mesmo local, pelas características das águas do igarapé atingido pelo efluente da fossa séptica (cor e odor), confirmou-se que essa estrutura não funciona de forma eficiente, levando o esgoto diretamente ao igarapé sem o devido tratamento. Destaca-se que a área de recuperação deve ser de 30 metros da margem do igarapé, com prazo de 30 dias para execução dos trabalhos, o mesmo prazo servindo para a solução dos problemas da fossa séptica.



Figura 46: APP degradada na área do canteiro, no ponto de lançamento de efluentes da fossa séptica



Figura 47: características do igarapé indicam alto grau de contaminação pelos efluentes sanitários

109. 1 - *implementar as ações previstas no Subprograma de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes, no canteiro-de-obras do 6ºBEC, incluindo de tancagem de combustível e oficinas de manutenção, a seguir:*

- 1.1- *inspeção no canteiro para verificação do atendimento às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa.*
- 1.2 - *instalar em todos os locais dos geradores a diesel no Canteiro: área coberta com piso impermeabilizada e com mureta de contenção, para recolhimento de derrames;*
- 1.3 - *recolhimento em todo o Canteiro e Oficina e colocação de todos os tambores e materiais contaminados em um local com piso, muretas e coberto, para servir de depósito temporário desses resíduos, até a sua destinação.*
- 1.4 - *realização de manutenção da rampa de troca de óleo e lavagem de veículos, retirando o volume de argila-solo carregado, pela ausência de manutenção adequada e retirada desse material, com instalação de uma caixa de areia para retenção dos sólidos nesse local.*
- 1.5 - *correção da saída de drenagem da caixa separadora do Posto e Tancagem de combustível, com implantação uma bacia de concreto para contenção do efluente oleoso no final do cano da caixa separadora para corrigir a situação, e para recolhimento do mesmo, e não permitindo o lançamento direto no solo do efluente oleoso;*
- *correção da canalização dos efluentes sanitários dos alojamentos/cozinhas/banheiros do Canteiro, corrigindo os vazamentos e os empoçamentos detectados, bem como implantar alternativamente sumidouro ou canos de infiltração na saída da fossa séptica.*

110. Para o Canteiro-de-Obras e Posto de Combustível pelo 6º BEC (Coordenadas 20M 719842 / 9509944) determinou-se o envio da Licença de Operação do IPAAM para todas as atividades nele exercidas até julho deste ano.

111. A vistoria na área do canteiro visou a verificação de todas as pendências da vistoria anterior, iniciando-se pela Oficina de Manutenção de Veículos. Nesta área todos os geradores a diesel receberão piso, mureta de contenção e cobertura, prevenindo contaminações do solo por derrames. Os tambores com restos de óleo e solventes, além de materiais contaminados, antes espalhados sem cuidado pela oficina foram acondicionados em área murada e coberta.

4

112. O BEC informou que a rampa de troca de óleo e lavagem de veículos não será utilizada, sendo orientado para que execute a limpeza da caixa separadora e a instalação de caixa caixa de areia quando da utilização dessa estrutura. Da mesma forma que na área maior do canteiro-de-obras, há necessidade de construção de estruturas de contenção e dissipação de energia antes da disposição em igarapés, com duas bacias em série para contenção/dissipação, em solo armado e brita.

113. Na área principal do canteiro-de-obras, as recomendações quanto aos geradores a diesel foram efetivadas, excetuando disso alguns geradores móveis e com rodas para iluminação em serviços noturnos. O BEC foi orientado a priorizar o uso de geradores fixos, mas quando da utilização de geradores móveis, este deverá ser instalado em área delimitada com areia para possibilitar o recolhimento de eventuais derrames.

114. Quanto aos efluentes sanitários dos alojamentos/cozinhas/banheiros, estes continuam sendo direcionados para fossa séptica com problemas de trincas e infiltrações, permitindo a entrada de águas pluviais que sobrecarrega o volume da fossa, fazendo com que o tratamento do esgoto não seja adequado. Lembra-se que os efluentes sanitários após a fossa séptica são levados até um igarapé, que apresenta mau cheiro e coloração da água, que confirmam essa inadequação. O BEC comprometeu-se em solucionar esses problemas até julho deste ano, em conjunto com a recuperação da APP desse igarapé, sendo ainda recomendado a análise da alternativa de sumidouro ou canos de infiltração na saída da fossa séptica.

115. No conjunto de banheiros dos soldados e área de lavagem de roupas, foram construídas muretas e piso para direcionar os vazamentos para a canalização da fossa séptica, no entanto, há espaços sem cobertura entre os contêineres e ainda uma área de piso sem cobertura que faz com que as águas da chuva sejam levadas até a fossa séptica, ajudando na sobrecarga da mesma. Para esta situação, requisitou a instalação de cobertura entre todas as áreas que possam drenar levar águas pluviais para a fossa, e no caso da área de piso sem cobertura, avaliar a instalação de cobertura, ou mesmo retirar a sua drenagem da canalização da fossa.

116. No posto de abastecimento e a tancagem de óleo diesel (90 m³), mesmo com a exigência de inspeção com base nas normas técnicas da ABNT (como Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e Norma Técnica NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis), não foram verificados cálculos de dimensionamento e altura das muretas de contenção para vazamentos críticos, pois no estado atual, esta é aparentemente insuficiente para conter um vazamento que corresponda ao volume total de um dos tanques instalados. Normalmente, o volume da bacia de contenção de vazamento corresponde ao volume do maior tanque mais 10%, o que não está sendo aplicado no local.

117. A caixa separadora água-óleo continua com problemas, visto que ainda não foi realizada a troca das placas coalescentes, o que deverá ser resolvido pelo BEC, mas foi construída uma bacia de concreto na saída do cano da caixa separadora para recolhimento do efluentes e borras de óleo. Quanto à caixa de areia, esta precisa ser aprofundada (cerca de 01 metro), pois na situação atual (rasa) o efluente sai diretamente da caixa separadora sem qualquer retenção de sólidos, pois o volume da água na caixa não permite a sua decantação.

4



Figura 48: depósito de tambores de óleo/solventes na oficina

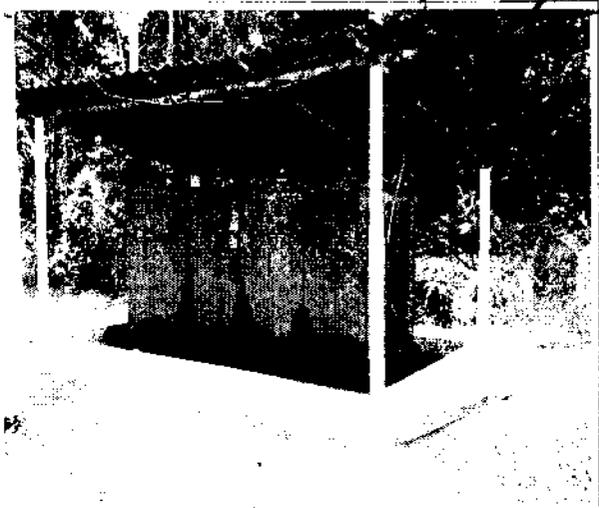


Figura 49: gerador coberto e com contenção para vazamentos



Figura 50: vala de drenagem na área da Oficina sem barreira de contenção e dissipação



Figura 51: fossa séptica com trincas e infiltrações, possibilitando a entrada de água da chuva



Figura 52: viveiro instalado no canteiro

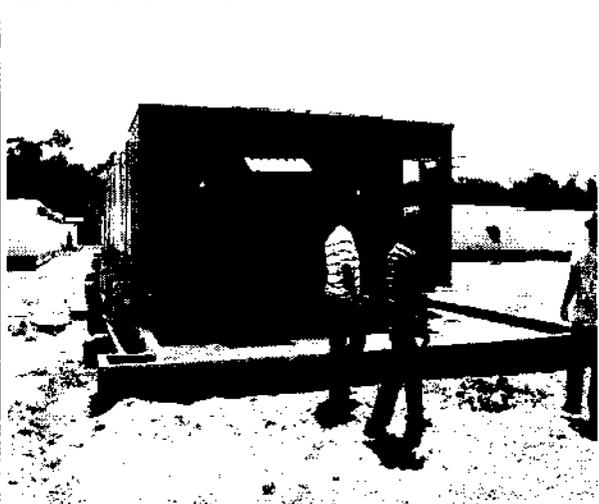


Figura 53: sanitários e área de lavagem de roupas, com drenagem direcionando para a fossa séptica, demandando cobertura das instalações.



Figura 54: posto de combustível, com detalhe da mureta de baixa altura

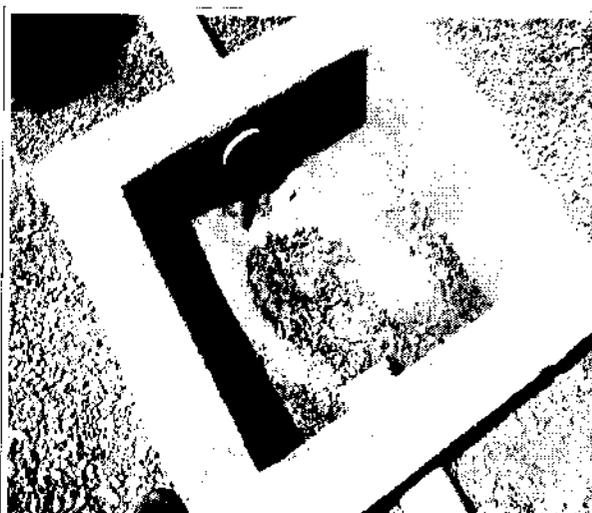


Figura 55: chamada caixa de areia, sem aprofundamento, prejudicando qualquer decantação de sólidos

118. J - Usina de Asfalto e tancagem de material asfáltico (Coordenadas UTM 20M 729887 / 9518878), realizar as seguintes ações:

J.1 - correção dos diversos vazamentos na canalização para a caixa separadora e retirada do solo contaminado, e do grande acúmulo de água contaminada com óleo no interior da mureta de contenção;

J.2 - instalação caixa separadora adequada no local tancagem de 15 m³ de óleo diesel para o funcionamento da Usina de Asfalto;

J.3 - implantação de piso impermeabilizado na área da Usina de Asfalto e do carregamento de caminhões com material asfáltico, com implantação de caixas de areia, sem contato com o solo, e caixa separadora dimensionada para toda a estrutura da Usina;

J.4 - remoção e depósito dos tambores de óleo e materiais contaminados dispersos pela área da Usina, devendo ser direcionados para local coberto, com piso e muretas.

J.5 - instalação de filtros de manga para minimização da emissão de poluentes atmosféricos nesta Usina, como estipulado no PBA apresentado pelo DNIT.

119. Na Usina de Asfalto e tancagem de material asfáltico (Coordenadas UTM 20M 729887 / 9518878 – Ponto GPS 80) foram montadas estruturas de madeira para servir como escritórios para a empresa supervisora das obras, bem como verificada uma estrutura coberta e com piso para armazenamento de tambores de materiais asfálticos. Na área foram encontrados valas de drenagem, que também não possuem barreiras de contenção e dissipação, demandando sua instalação pelo BEC.

120. Nesta Usina e Tancagem, foram corrigidos os vazamentos com a troca dos canos que levam os efluentes da bacia de contenção até a caixa separadora, e também foi retirado o volume de água contaminada com óleo na bacia, dando um melhor aspecto ao sistema de tancagem e prevenindo a sobrecarga da caixa separadora durante os períodos de chuva. Após esta caixa separadora, e também visualizado em outras caixas na área da Usina, foi instalada uma pequena mureta de contenção para servir como caixa de areia, mas sem a profundidade necessária para a decantação de sólidos, recomendando-se o aprofundamento em cerca de 01 metro.

121. No tanque de 15 m³ de óleo diesel, para abastecimento da Usina, como requisitado foi instalada a caixa separadora, no entanto ainda verifica-se vestígios de pequenos derrames de combustíveis no lado externo da bacia de contenção.

122. Na Usina propriamente dita foi instalado piso de concreto, mas ainda resta adequar a área de carregamento de caminhões, que ainda apresenta restos de asfalto dispostos diretamente no solo, além da caixa separadora e caixas de areia.

123. Destaca-se que o BEC informou que a Usina atual será trocada por uma Usina recentemente adquirida, que possui sistema de filtros de manga para redução de emissões, ao contrário da bacia de

4229
6860/05
✓

decantação da atual usina. Mas a Usina nova não chegará de forma imediata, visto que demanda a cheia da região para permitir o transporte por balsa até o rio Tupana. Deverá ser solicitado ao DNIT e BEC a confirmação formal dessa informação, visto que o transporte rodoviário do equipamento apresenta-se como alternativa. Apesar disso, o BEC afirmou que praticamente não haverá uso da Usina de Asfalto, visto que as obras de pavimentação estão paradas, aguardando resposta do DNIT e TCU quanto ao pedido de revisão do projeto de engenharia.



Figura 56: tancagem da Usina com retirada do excesso de água contaminada na bacia de contenção, e manutenção dos canos até à caixa separadora



Figura 57: caixa separadora, com caixa de areia construída de modo incorreto



Figura 58: caixa separadora do tanque de combustível, com caixa de areia construída de modo incorreto



Figura 59: usina ainda possui áreas sem piso e com derramas de material asfáltico no solo

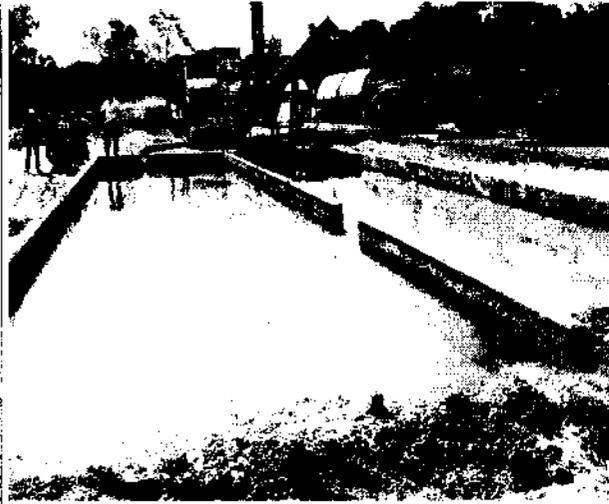


Figura 60: tanque de decantação da atual Usina



Figura 61: armazenamento de tambores

✓

124. K - instalação de fossa séptica e sumidouro no Depósito de insumos e materiais nesse Lote (coordenadas UTM 723658 / 9513067);

125. Segundo o BEC, algumas estruturas da área de Depósito de insumos e materiais serão transferidas para o Canteiro-de-obras, incluindo o alojamento, dispensando a fossa séptica e sumidouro no local.

126. L - Conforme exigência do IBAMA, realizar a implantação de pontes ao invés de bueiros, para servirem como passagens de Fauna nos seguintes locais (coordenadas UTM: Igarapé 1 - 20M 692620 / 9485589 e Igarapé 2 - 20M 697773 / 9491783);

127. Em vistoria, confirmou-se que não houve obra nesses locais, que ainda aguardam revisão do projeto de drenagem da rodovia. Ressalva-se, entretanto, que o Igarapé 01 (coordenadas UTM 20M 692620 / 9485589) não encontra-se no Segmento C, estando no trecho do EIA/RIMA da rodovia.

SEGMENTO B	KM INICIAL	KM FINAL
ENTRONCAMENTO BR-230(A) - INÍCIO TRAVESSIA RIO MADEIRA (PORTO VELHO/RO)	655,7	877,4
COORDENADAS UTM	20M 470295 / 9163994	20L 398905 / 9034120

128. Situação Atual de Obras – Geral:

129. Este SEGMENTO inicia-se na travessia da balsa no rio Madeira em Porto Velho/RO até o entroncamento com a BR-230 - rodovia Transamazônica, nas proximidades de Humaitá/AM e, deste ponto até o entroncamento com a BR-319 no km 655,4 (havendo sobreposição destas duas rodovias neste trecho).

130. As obras autorizadas são de restauração da plataforma da rodovia e do pavimento asfáltico, incluindo substituições de bueiros, sendo que tais intervenções implicam na realização de terraplanagem, adequação da base/sub-base, aporte de material de jazidas e áreas de empréstimo, e adequação dos acostamentos. O DNIT dividiu este SEGMENTO em 05 Lotes de obras, conforme o quadro abaixo com a respectiva construtora responsável:

LOTES (ordem a partir de Porto Velho)	CONSTRUTORA	TRECHO (informações DNIT)	Coordenadas UTM (vistoria)		EXTENSÃO
			Início	Fim	
Lote 04	SAB / ENPA	Km 872,4 (rio Madeira) - 813,6	20L 398905/ 9034120	20L 397201/ 9086744	58,8 km
Lote 03	5º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 813,6 - 763,6	20L 397201/ 9086744	20L 438926/ 9108850	50,0 km
Lote 02	Construtora Castilho Ltda	Km 763,6 - 718,6	20L 438926/ 9108850	20M 475284/ 9133009	45,0 km
Lote 01	7º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 718,6 - 678,6	20M 475284/ 9133009	20M 491444/ 9165438	45,0 km
Lote 05	7º Batalhão de Engenharia de Construção	Km 655,4 - 678,6	20M 470295 / 9163994	20M 491444/ 9165438	22,9 km

131. Além disso, a Licença de Instalação nº 550/2008/IBAMA permitiu a realização da implantação/substituição de 11 pontes no Segmento B da BR-319, cuja situação de obras será detalhada neste relatório.

132. Logo no início do Lote 04 (travessia do rio Madeira) foi constatada a escavação para construção da nova rampa de acesso às balsas que realizam essa travessia, em vista da implantação da ponte sobre o rio exatamente utilizando as áreas das rampas antigas (Ponto GPS 034 - UTM 20L 398169 / 9034222). Esta ponte já possui Licença de Instalação emitida pelo IBAMA, no entanto, a nova rampa de acesso foi executada com Licença emitida pelo SEDAM/RO, para as novas rampas nas duas margens do rio.

133. Como estavam sendo executados acúmulos de solo na APP, na barranca do rio, a

empreiteira foi orientada a encaminhar cópia da LI / SEDAM ao IBAMA, em conjunto com Relatório Técnico com execução das seguintes ações nas duas rampas:

A- os aterros devem ser restritos ao mínimo necessário, sendo que o material escavado inservível deverá ser disposto em bota-fora ou jazida exaurida do DNIT com drenagem provisória e controle de erosão, sob responsabilidade da empreiteira, não eximindo das autorizações cabíveis;

B- os aterros devem dispor de drenagem pluvial controlada evitando a disposição direta no rio, podendo inverter a drenagem para terreno lateral, com suavização dos taludes e construção de bacias de dissipação em solo compactado;

C- a escavação da margem do rio deverá acompanhar a diminuição do nível do rio no período da seca, evitando aterramento do leito do rio ou assoreamento.



Figura 62: construção de rampa de acesso ao rio Madeira



Figura 63: escavação em andamento no talude da margem do rio



Figura 64: material depositado na área de barranca, sem medida de contenção



Figura 65: detalhe do aterramento em curso na margem do rio, com assoreamento das águas

134. Para o restante do Segmento B, tem-se a seguir:

135. *Atendimento às pendências contidas no Relatório de Vistoria 094/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:*

136. *Lote 04 - Km 872,4 (rio Madeira) ao Km 813,6 – responsabilidade da SAB / ENPA:*

137. *A - Na Usina de Asfalto da SAB-ENPA (Coordenadas 20L 393745 / 9034463), implantar as medidas previstas no Sub-programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos, com:*

A.1- a impermeabilização do solo na área de tancagem e Usina, com muretas de contenção de vazamentos, sistema de drenagem e recolhimento, além de direcionamento para caixa

4

separadora água e óleo, e posterior recolhimento dos resíduos.

A.2- estocagem dos tambores e recipientes contaminados em depósito coberto, impermeabilizado e com muretas de contenção;

A.3- recolhimento de todo o material e solo contaminado com óleo/material asfáltico esparsos na área da Usina para depósito na área de estocagem e destinação adequada;

A.4- devem ser instalados filtros de manga para minimização da emissão de poluentes atmosféricos.

A.5 No gerador a óleo diesel: com correção dos vazamentos de combustível, e instalação de tanque adequado ao invés de tambor existente, distanciamento mínimo do motor para aumentar a segurança contra incêndios, e colocação de mureta no entorno do conjunto gerador e tanque de combustível.

138. A Usina de Asfalto instalada neste local foi desativada, tendo ocorrido assim a sua desmobilização, de forma que todas as estruturas de usinagem de asfalto e tançagem de combustíveis foram removidas. Entretanto, tal área permanece como depósito pontual de materiais em uso nas obras, como manilhas de concreto e pó de brita, além de um banheiro com fossa séptica.

139. O DNIT informou que a empresa foi orientada com relação à execução das medidas previstas de controle ambiental acima listadas, ao tempo em que, tendo sido desativada a Usina, registra-se que parte delas não são mais aplicáveis a partir de então.

140. Foram iniciadas atividades relativas ao PRAD, com a deposição de solo orgânico na área (terra preta). No entanto, identificou-se a ocorrência de material asfáltico na rampa de acesso do local, o qual deve ser removido e destinado adequadamente, conforme preconiza a recomendação A.3.

141. Ainda, registra-se que foi plantada um *mix* com espécies de gramíneas na área utilizada, devendo a Supervisão Ambiental acompanhar e orientar a empresa quanto à adequação das medidas em relação ao PRAD aprovado (plantio de mudas nativas), em termos de cronograma de execução, espécies a serem utilizadas e procedimentos. As situações aqui descritas constam também do Relatório Quadrimestral enviado pelo DNIT.



Figura 66: material asfáltico sob a cobertura de solo orgânico



Figura 67: materiais depositados na área ao fundo

142. **Lote 03 - Km 813.6 - 763.6** responsabilidade do 5ºBEC:

143. **A - Na Jazida do Km 4.5 (sentido Humaitá/AM - coordenadas UTM 20L 393935 / 9034944), com as seguintes ações:**

A.1- iniciar as ações de recuperação ambiental das áreas com exploração já finalizada, com reconformação da topografia e plantio de mudas arbóreo-arbustivas.

A.2- correção dos empoçamentos e instalação de drenagem provisória nas áreas de exploração, evitando possíveis focos de proliferação de vetores de doenças;

144. Ainda existem áreas em exploração na jazida, enquanto outras foram desativadas. A

4231
6860/03

extração atual é realizada pelo pelo 7º BEC para estocagem em depósitos para uso futuro na terraplanagem no Lote 05.

145. Quanto às áreas desativadas, ações de reconformação do terreno foram iniciadas de maneira pontual, e não foram tomadas as demais medidas de recuperação, como o plantio de mudas arbóreo-arbustivas. Em alguns locais, observa-se a ocorrência de regeneração espontânea da vegetação nos taludes e em pilhas de solo residual, onde há maior incidência de material orgânico. No entanto, é necessária a execução de plantio das espécies previstas no PRAD, bem como, a adoção dos procedimentos adequados, exigindo para tanto, a atuação da Supervisão Ambiental.

146. Observa-se ademais, a necessidade de formação de solo para prover maior eficácia ao PRAD, no sentido de constituir horizontes mais propícios à fixação de espécies arbóreo-arbustivas, principalmente onde há a incidência de cascalho.

147. De acordo com o Relatório Quadrimestral apresentado pelo DNIT, o Plano de Encerramento teria sido protocolado na SEDAM em 14/09/09 em conjunto com o PRAD, porém, o proprietário da área manifestou interesse em continuar atividades de exploração, cabendo assim, a definição das providências a serem tomadas, as quais deverão ser comunicadas ao IBAMA.



Figura 68: reconformação do terreno em andamento para exploração pelo 7º BEC



Figura 69: parte da jazida já desativada

148. B- Na Usina de Asfalto do 5º BEC (no Km 4,5 - sentido Humaitá/AM - coordenadas UTM 20L 393935 / 9034944), com as seguintes ações:

B.1- apresentar a licença ambiental dessa Usina de asfalto;

B.2 - a desmobilização da Usina deverá atender ao Plano Ambiental de Construção, com retirada e disposição adequada de todos os resíduos de concreto e material asfáltico e remoção de materiais/solo contaminados com componentes asfáltico e óleo;

149. Foi apresentada a Licença de Operação da Usina de Asfalto, por meio do Ofício nº 255/2010/CGMAB/DPP, recebido em 25/02/10, a saber: LO 0005316/NUCOF/SEDAM, com validade até 02/07/2010.

150. A Usina de Asfalto e tancagens instaladas neste local foram desativadas, de forma que as estruturas vinculadas foram desmobilizadas pelo 5º BEC, em conjunto os resíduos de concreto e material asfáltico, que foram retirados e destinados.

151. O Relatório Quadrimestral encaminhado pelo DNIT informa terem sido apresentados os comprovantes de destinação dos resíduos, conforme suas características, os quais devem ser encaminhados ao IBAMA, por meio dos Relatórios Quadrimestrais.

152. O PRAD e o Plano de Encerramento teriam sido protocolados na SEDAM em 14/09/09, porém, o proprietário da área manifestou interesse em continuar atividades de exploração, cabendo assim, a definição das providências a serem tomadas, as quais deverão ser comunicadas ao IBAMA.

153. C- No Canteiro-de-obras do 5º BEC (Coordenadas UTM 20L 436558 / 9107923), com:

C.1- a desmobilização do canteiro deverá atender ao Plano Ambiental de Construção, com retirada e disposição adequada de todos os resíduos de concreto e material asfáltico e

4

remoção de materiais/solo contaminados com componentes asfáltico e óleo;

C.2- implantar a correção do processo erosivos causados pelas falhas de drenagem na área do canteiro, com barreiras/bacias de contenção;

C.3- recuperação da área e fechamento de todas as fossas sépticas instaladas no canteiro;

C.4- recuperação ambiental da APP existente no entorno do canteiro, em direção à vereda próxima ao alojamento;

C.5- recolhimento em toda a área do canteiro e estocagem adequada dos tambores, recipientes e materiais contaminados com óleo em depósito coberto, impermeabilizado e com muretas de contenção, até a destinação final;

C.6- os tambores de óleo próximos ao posto de combustível devem ser recolhidos e destinado para o depósito temporário específicos para materiais contaminados e recipientes de óleo;

C.7- correção dos pontos de vazamento no gerador a óleo diesel, minimizando os riscos a segurança dos trabalhadores;

C.8- executar a manutenção e limpeza da rampa de lavagem de veículos, especificamente da drenagem e caixa separadora, corrigindo o entupimento da canaletas de drenagem pela deposição do solo.

154. O canteiro permanece com operação mínima para as obras de sinalização e futura execução do PRAD (como a implantação do viveiro de mudas), de forma que ações de desmobilização não cabem para o momento. Vale destacar que o PRAD neste Lote 3 ainda não foi iniciado devido ao processo de previsão orçamentária e falta de aprovação do DNIT.

155. A vala de drenagem principal do canteiro foi reconformada, com a suavização de sua declividade e do terreno adjacente, de maneira que deverá ser monitorada quanto à ocorrência de processos erosivos, os quais haviam sido identificados em vistoria anterior.

156. Um dos agrupamentos de banheiros foi desativado, tendo sido inutilizadas e fechadas as fossas sépticas vinculadas. Os banheiros e cozinha em operação, localizados no 1º pavilhão, dispõem de Sistema de tratamento de efluentes (fossa-sumidouro).

157. Na mesma área verifica-se que parte de uma APP (vereda) foi atingida pela implantação do canteiro, considerando os 30 metros de APP, sendo necessário a incorporação dessa área no futuro PRAD. Como esta área não está sendo utilizada pelo BEC, a recuperação da APP pode ser iniciada de forma imediata.

158. A rampa de lavagem e troca de óleo foi desativada, servindo atualmente como estacionamento de veículos, mas lembrou-se ao BEC que a caixa de areia e caixa separadora devem estar funcionando adequadamente em caso de reativação da estrutura.

159. Foi realizado o recolhimento em toda a área do canteiro e estocagem adequada dos tambores, recipientes e materiais contaminados com óleo, incluindo aqueles próximos ao posto de combustível, em depósito coberto, impermeabilizado e com muretas de contenção, até a sua destinação final. Os pontos com derrames visualizados no gerador a diesel da Oficina foram solucionados, com a estocagem do combustíveis dentro de contenção em área coberta.

160. A manutenção dos dispositivos de drenagem e caixa separadora deve ser realizada de forma contínua, apesar de o canteiro está em baixa atividade no momento, já que há a previsão da intensificação dos serviços, assim todas as instalações devem estar operando adequadamente. Destaca-se que foram observados resíduos oleosos no entorno da caixa separadora do posto de combustível, o que representa indício de funcionamento inadequado, recomendando-se a manutenção periódica dessa estrutura, pelo menos bimestral.

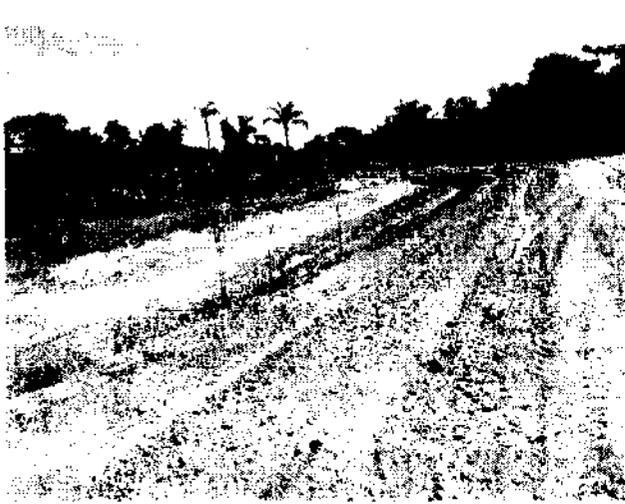


Figura 70: drenagem principal retificada



Figura 71: fossa dos banheiros desativada



Figura 72: solo exposto ao longo de vereda no entorno de curso d'água



Figura 73: CSAO da tancagem de combustível



Figura 74: contenção de combustível do gerador da Oficina

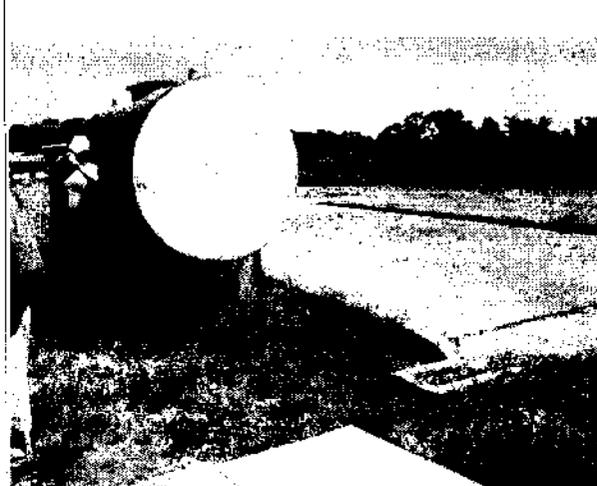


Figura 75: plataforma de lavagem de veículos

161. D- Controle do sulco de erosão em APP no lado esquerdo da rodovia (no sentido Humaitá), nas Coordenadas UTM 20L 392435 / 9061166, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e hacias de contenção, e recuperação vegetal;

162. O DNFI não encaminhou informações sobre as medidas adotadas neste foco erosivo, devendo ser novamente requerido pelo IBAMA, e constar do próximo relatório a ser apresentado.

163. Lote 02 - Km 763,6 - 718,6 - responsabilidade da CONSTRUTORA CASTILHO LTDA;

164. A- No canteiro-de-obras da CONSTRUTORA CASTILHO (Coordenadas UTM 20L 436558 /

✓

9107923); realizar a desmobilização do canteiro conforme o Plano Ambiental de Construção aprovado pelo IBAMA, com 1- retirada de todos os restos de concreto/madeira/ferragens para destinação adequada, e 2- recolhimento de todos os tambores/recipientes de óleo, incluindo os restos de material e solo contaminado com destinação para aterro industrial e/ou para reciclagem (no caso de óleo usado);

165. Foi realizada a desmobilização do canteiro, tendo sido retirados todas as instalações e restos de material, bem como aqueles contaminados por óleo. Da mesma forma, foi realizada a escarificação do solo para plantio de gramíneas.

166. No entanto, conforme observado e constante do Relatório Quadrimestral do DNIT, restos de concreto foram misturados ao solo, o que poderá dificultar a execução do PRAD. Apesar disso, nota-se o crescimento das gramíneas no local, que deverá ser complementado com a execução de plantio de mudas nativas. Adicionalmente, em relação ao PRAD, os representantes do DNIT e da Construtora Castilho se comprometeram em realizar os plantios de mudas nativas nas jazidas/áreas de empréstimos e APP's interceptadas neste Lote, em conformidade com o PRAD aprovado pelo IBAMA

167. Foi assim, solicitado ao DNIT a apresentação de manifesto de resíduos da Construtora Castilho, comprovando o tipo e volume de resíduos e restos de material contaminado, bem como a indicação da empresa recebedora e destinadora dos resíduos contaminados com óleo. Da mesma forma, resta promover a execução do PRAD, com o acompanhamento da Supervisão Ambiental.



Figura 76: presença de resíduos de concreto e asfalto no solo após



Figura 77: regeneração da vegetação em andamento

168. B- o DNIT deverá apresentar manifestação quanto à adequação dos dissipadores de energia instalados nesse Lote, tendo em vista que observou-se que estas estruturas em alguns locais não possuíam comprimento até cota inferior do aterro (saía do aterro), sendo implementado até a metade da altura do aterro, para verificar se estas estruturas foram adequadamente instaladas segundo o projeto de engenharia, e em caso negativo, deverá realizar o prolongamento dos dissipadores em cota mais baixa com reconstrução da bacia de dissipação.

4233
6860/05
4

169. Foi observada a retificação de alguns dispositivos de drenagem (dissipadores) conforme requisitado, cabendo ao DNIT monitorar sua efetividade e promover adequações se necessário. No entanto, conforme se observa pelo Relatório Quadrimestral na lista de não-conformidades, não foram corrigidos todos os dispositivos, exigindo providências neste sentido como o envio de Relatório da Construtora Castilho indicando o número e localização dos dissipadores substituídos conforme o projeto de engenharia.



Figura 78: prolongamento de canaleta de drenagem lateral, com dissipador em seu final

170. C- realizar a reconformação topográfica e recuperação ambiental da APP no entorno do bueiro duplo celular de concreto, nas coordenadas UTM 20M 474986 / 9132771;

171. Foi terminada a obra de substituição do bueiro existente anteriormente, assim, deve-se monitorar a efetividade do mesmo quanto à ocorrência de barramentos ou processos erosivos, já que havia sido identificada na vistoria anterior uma diferença entre a diretriz do talvegue natural e a escondidade do bueiro em construção. Ademais, resta recuperar a APP do entorno.

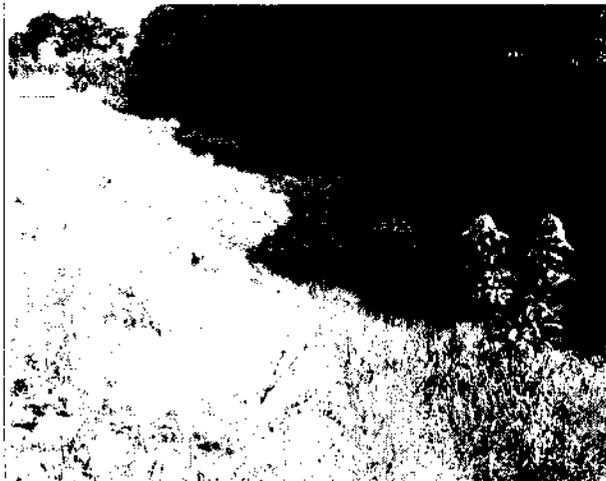


Figura 79: área a ser recuperada



Figura 80: boca do bueiro celular

172. **Lote 01 - Km 718,6 ao Km 678,6** responsabilidade do 7º BEC;

173. A- executar imediatamente o PRAD nas áreas de empréstimo/jazidas, taludes da rodovia e Áreas de Preservação Permanente interceptadas para evitar maiores danos ambientais ao longo da rodovia e maior proteção ao aterramento/assoreamento dos corpos hídricos.

174. B- retirada do material contaminado (solo e restos vegetais) para disposição adequada, nos locais onde houve problemas na aplicação da imprimação da base da rodovia e escoamento do material asfáltico para as laterais da rodovia;

175. C- para diversos bueiros já implantados e semi-entupidos pelo escorregamento de material dos taludes, realizar controle de processos erosivos, bem como os trabalhos de proteção vegetal dos taludes da plataforma da rodovia;

176. D- implantar medidas de contenção e controle do sulco de erosão em APP, nas Coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e bacias de contenção, e recuperação vegetal;

177. E- realizar a proteção dos taludes utilizando enrocamento com pedra-rachão ou outra medida efetiva, na boca do bueiro localizado nas Coordenadas UTM 20M 477336 / 9134717.

W

evitando erosão da plataforma da rodovia e assoreamento do corpo hídrico;

178. F- execução do PRAD deverá ser imediatamente aplicada nas áreas de empréstimo/jazidas, taludes da rodovia e Áreas de Preservação Permanente interceptadas para evitar maiores danos ambientais ao longo da rodovia e maior proteção ao aterramento/assoreamento dos corpos hídricos.

179. G- implantação de estruturas definitivas para controle/contenção de sulcos erosivos no final da drenagem pluvial em direção à ponte do Km 706,0 (coordenadas 20M 483663 / 9141339), para reduzir a velocidade do escoamento pluvial e controlar os processos erosivos.

180. H- apresentar relatório fotográfico de remoção das estruturas do canteiro provisório da TROLL Engenharia (Coordenadas UTM 483711 / 9141440) para a área do canteiro do 7ºBEC, já com Licença de Operação, e com apresentação de manifestação do IPAAM;

181. Foram iniciadas algumas poucas ações de recuperação de áreas de empréstimo/jazidas no trecho, no entanto, é necessário o reforço das ações e acompanhamento/orientação da Supervisão Ambiental de forma a serem seguidas as diretrizes previstas no PRAD. Somente em uma jazida desativada foram plantadas mudas de espécies arbóreas, no entanto, ao tempo em que estas encontram-se em estágio inicial de regeneração, ocorre a presença de gado na área, prejudicando a recuperação da vegetação. Da mesma forma, deve-se promover a recuperação das APP's interceptadas, a exemplo do entorno da Ponte sobre o Igarapé Beem.

182. Quanto a retirada de material contaminado com resíduos do processo de imprimação e asfaltamento, o Ofício 367/2010 – CGMAB/DPP encaminhado pelo DNIT, bem como, Ofício emitido pelo 7º BEC, informam que houve a execução desta atividade, de forma que o material foi destinado para empresa de Porto Velho/RO, não tendo sido detectados na vistoria estas inconformidades.

183. Conforme Ofício nº 19 – Seção Técnica, emitido pelo 7º BEC, as atividades de desentupimento dos bueiros está sendo realizado. Ressalta-se no entanto, a necessidade de promover a estabilização dos taludes das margens de igarapés atingidos, para evitar o assoreamento dos cursos d'água e atuar de maneira preventiva. Quanto ao foco erosivo em APP, já identificado na vistoria de 2008, nas Coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433, incluindo efeitos de assoreamento de igarapé, nenhuma informação foi enviada quanto à instalação de barreiras e bacias de contenção e sua recuperação vegetal.

184. Com relação à boca do bueiro localizado nas Coordenadas UTM 20M 477336 / 9134717, as medidas de contenção temporária com sacos de areia não mostraram-se efetivas, de forma que permaneceram em andamento os processos erosivos no local. A substituição do bueiro armico existente também se faz necessária, por este encontrar-se deteriorado, no entanto a estabilização da plataforma deve ocorrer em caráter urgente. Conforme Ofício nº 19 – Seção Técnica, emitido pelo 7º BEC, solução definitiva seria implantada antes do próximo período de chuvas.

185. Quanto aos processos erosivos detectados no entorno da ponte do Km 706,0 (Igarapé Beem), foram tomadas providências de contenção dos mesmos, no entanto, nota-se que as medidas foram paliativas e não estabilizaram o talude integralmente, como se depreende dos sulcos existentes abaixo das pedras rachão. O 7º BEC informou que o Projeto está sendo revisado com a inclusão de muro de gabião neste ponto. Recomendou-se ainda, a implantação de bacias de contenção e dissipadores de energia ao longo da drenagem em mais de um estágio, conforme a necessidade.

Por fim, registra-se que o Ofício nº 19 – Seção Técnica, emitido pelo 7º BEC, bem como, o Relatório quadrimestral do DNIT, apresentaram atendimento ao este item referente à remoção das estruturas do canteiro provisório da TROLL, próximo à ponte sobre o Igarapé Beem, com registro fotográfico, de forma que verifica-se a execução de tais atividades.



Figura 81: área objeto de PRAD com presença de gado



Figura 82: tentativa de contenção de processo erosivo no entorno da ponte do Km 706,0



Figura 83: erosão na plataforma e bueiro ármico a ser substituído, prevendo solução permanente com gabião em todo o talude da rodovia nesse ponto



Figura 84: detalhe dos blocos lateríticos e tela colocadas no processo erosivo no entorno da ponte do Km 706,0

186. 1- No canteiro de obras do 7ºBEC (Coordenadas UTM 20M 491280 / 9165364), com:

- 1.1- inspeção no canteiro para verificação do atendimento às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa;
- 1.2- implantação de piso impermeabilizado e canaletas de drenagem para a caixa separadora na área de parada de veículos para abastecimento de combustível (em frente ao posto de combustível mais antigo), de forma a abranger todo o entorno do caminhão em abastecimento;
- 1.3- verificação da instalação de caixa de areia (retenção de sólidos) para a rampa de lavagem, antes do direcionamento do efluente para a caixa separadora;
- 1.4- Em todos os geradores a óleo diesel: instalação em área coberta, com muretas de contenção e piso;
- 1.5- adequar a drenagem pluvial interna da área do canteiro, realizando a proteção contra erosão e instalação de barreiras/bacias de contenção, incluindo a saída dos efluentes tratados da caixa separadora da Usina/tançagem;

187. Diversas adequações foram promovidas, como se observa nos sistemas de drenagem existentes nos postos de tançagem e abastecimento de combustível. Deve-se, no entanto, monitorar a eficiência dos separadores de água e óleo e promover a sua manutenção periódica, pois há a presença de resíduos oleosos em alguns destes locais.

188. Quanto à exigência de inspeção nas instalações das Usinas e tançagens com base nas normas técnicas da ABNT (como Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e Norma Técnica NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis), esta permanece visto que não foram enviados

h

relatório específicos sobre o tema, principalmente quanto aos cálculos de dimensionamento e altura das muretas de contenção e dimensionamento das caixas separadoras.

189. Quanto a implantação de caixa de areia no sistema de drenagem da rampa de lavagem, o BFC informou que algumas foram executadas, devendo ser descritas no próximo relatório. Para as tancagens de combustíveis houve adequações para implantação de piso impermeabilizado e canaletas de drenagem na área de abastecimento, no entanto as caixas separadoras necessitam de manutenção urgente, visto que, na área de tancagem mais recente, a caixa separadora recebe a drenagem pluvial, sendo que esta deve ser isolada e sem aporte de água de chuva, evitando a sobrecarga da caixa separadora.

190. No que se refere aos geradores, alguns ainda não atenderam as recomendações estabelecidas, de forma que deve-se revisá-los individualmente para implantação de piso, contenção e cobertura. Foram promovidas adequações na drenagem pluvial da área interna do canteiro, incluindo a saída dos efluentes oriundos da Usina/tancagem, restando o monitoramento da ocorrência de processos erosivos e da qualidade dos efluentes. Resta, no entanto, em área adjacente à Usina, a adoção de solução técnica que mitigue a mistura dos efluentes pluviais com os resíduos oleosos existentes, seja pela implantação de cobertura ou sistemas de contenção localizados.

191. Na área de tancagem da antiga Usina de Asfalto, observaram-se pontos de trincas e vazamento de óleo na mureta de contenção, e também uma área muito contaminada por resíduos entre a mureta e a Usina propriamente dita, com drenagem pluvial que não dispõe de caixa separadora. Neste foco de contaminação há necessidade de cobertura da área, e instalação de caixa separadora.

192. Na tancagem da nova Usina, verificou-se um acúmulo de óleo dentro da mureta de contenção que pode ser recolhido antes da passagem pela caixa separadora. Nesta Usina também há dúvidas quanto ao dimensionamento da altura da mureta (demanda inspeção do atendimento das normas NBR aplicáveis), sendo constatado a ausência de piso impermeabilizado e direcionamento para caixa separadora.

193. Adicionalmente, em frente ao canteiro foi instalado um depósito de material laterítico na faixa de domínio, com taludes de cerca de 02 metros, requerendo-se a reconformação e suavização dos taludes, dificultando o carreamento do material para as áreas próximas.



Figura 85: drenagem da rampa de lavagem

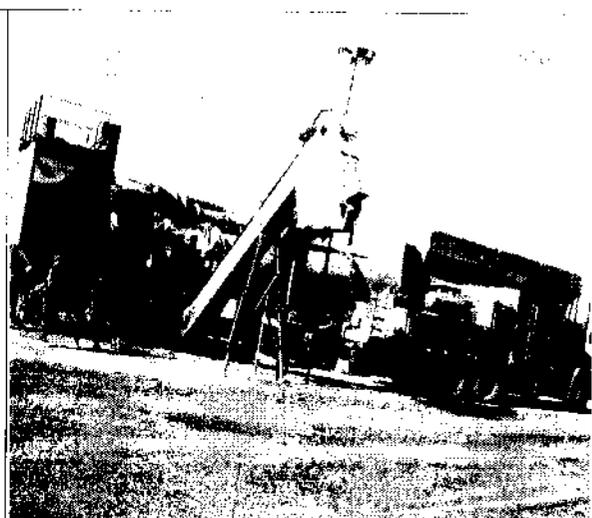


Figura 86: Usina de asfalto, faltando piso impermeabilizado e direcionamento para caixa separadora

4

4235
6860/05
4

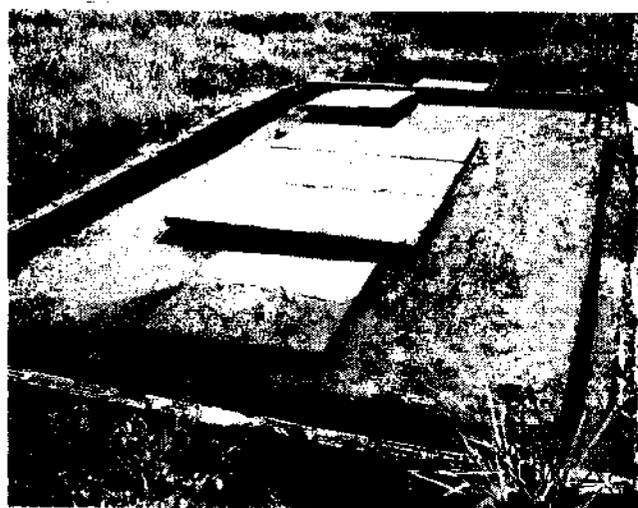


Figura 87: CSAO de posto de abastecimento

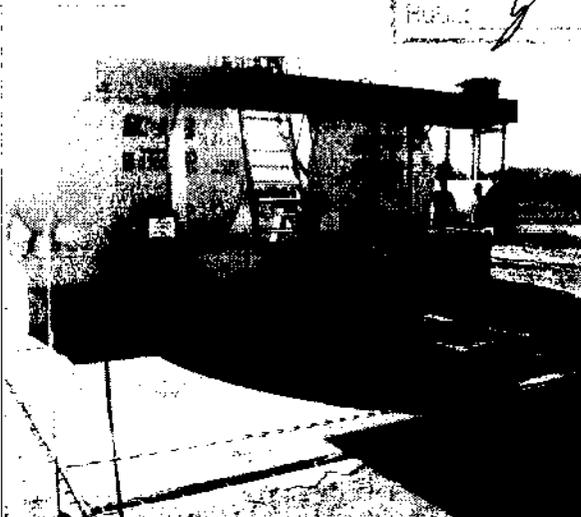


Figura 88: posto de abastecimento

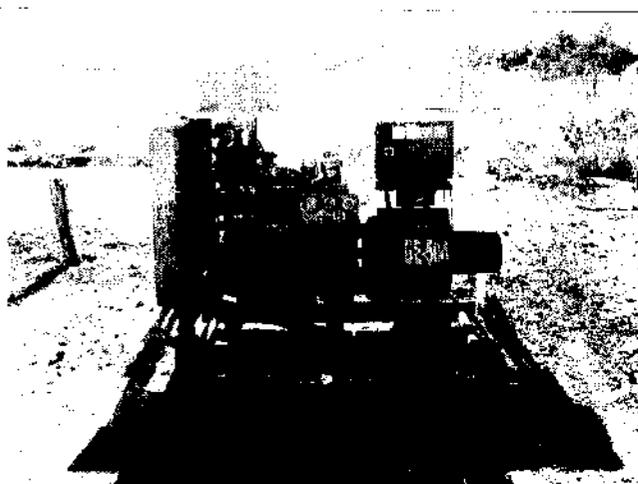


Figura 89: gerador sem cobertura e piso impermeabilizado

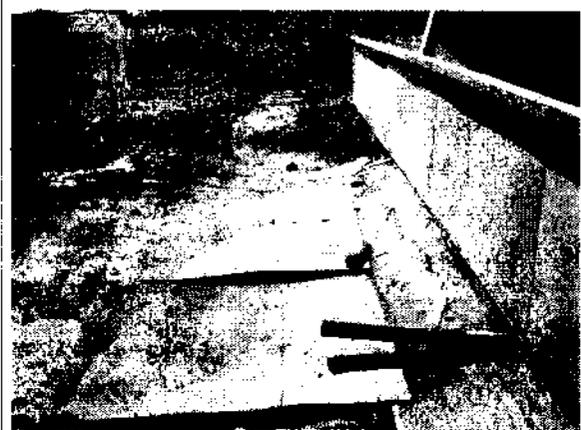


Figura 90: CSAO de posto de abastecimento, demandando separação do aporte de águas pluviais

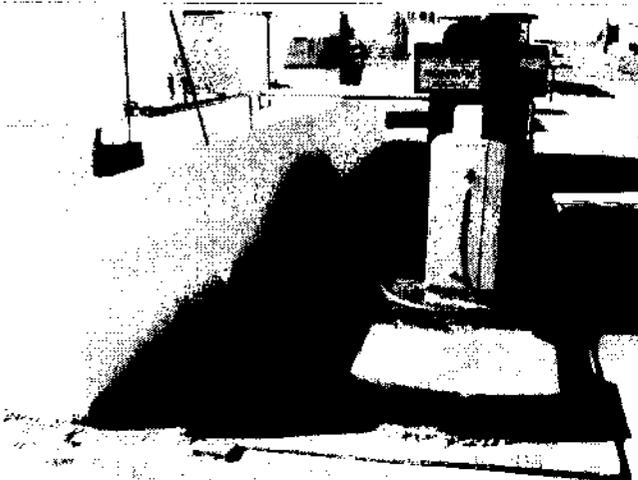


Figura 91: posto de abastecimento



Figura 92: ponto final da CSAO da tancagem de combustível

4

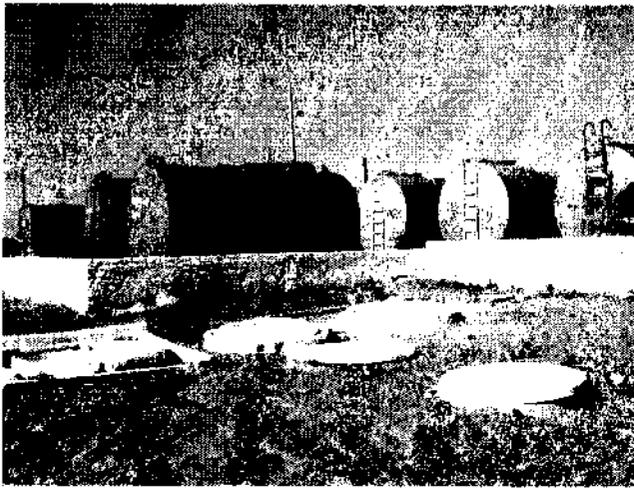


Figura 93: CSAO da tancagem de combustível



Figura 94: vala de drenagem



Figura 95: antiga Usina de asfalto - área de foco de contaminação



Figura 96: antiga usina de asfalto onde há mistura de efluentes pluviais com resíduos oleosos - detalhe da área que precisa de piso, cobertura e caixa separadora



Figura 97: usina de asfalto exigindo manutenção da limpeza da bacia de contenção

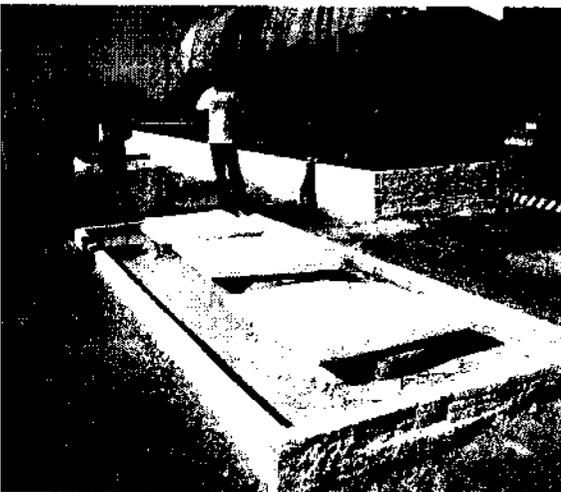


Figura 98: CSAO da tancagem da usina de asfalto

4



Figura 99: interior da taneagem da usina de asfalto com acúmulo de óleo na saída para o CSAO

194. *Lote 05 - Km 678,6 ao Km 655,3 - responsabilidade do 7º BEC:*

A - coletar e armazenar os restos de material vegetal oriundos da supressão, em trechos esparsos ao longo da rodovia, para estocagem deste material no canteiro ou em áreas de empréstimo já exploradas, para utilização no processo de recuperação das áreas degradadas. E ainda, nas pilhas de estocagem, instalar barreiras de contenção ao seu redor, para prevenção de erosão e perda do material.

B- assegurar que não haja a supressão de vegetação e instalação de áreas de empréstimo na faixa de domínio em locais propostos pelo DNIT e IBAMA para instalação de passagens de fauna;

C- remover os restos de asfalto presentes em jazida desativada (Ponto GPS 047 - Coordenadas 20M 476852 / 9161073);

D- não executar o aterramento de margens de igarapês e de veredas na supressão em todo o Lote 5, e retirar o solo solto e os restos vegetais de todas as APP's interceptadas, como no bueiro das Coordenadas UTM 20M 482211/9161026 e Igarapé do Retiro nas Coordenadas UTM 20M 480721 / 9160644.



Figura 100: área de PRAD com solo de supressão presença de restos de asfalto



Figura 101: resíduos de supressão estocados em área de empréstimo desativada



Figura 102: supressão de vegetação em andamento



Figura 103: PRAD iniciado em área sem domínio conhecido



Figura 104: material depositado em curso d'água onde haverá alargamento do aterro

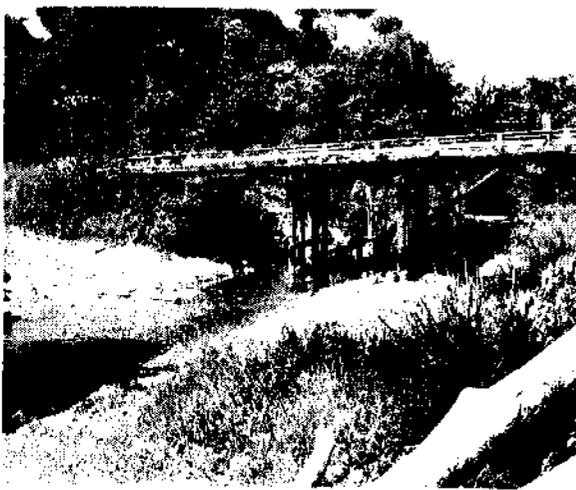


Figura 105: Igarapé do Retiro

195. ALARGAMENTO E/OU IMPLANTAÇÃO DE 11 PONTES NO SEGMENTO B - Licença de Instalação nº 550/2008/IBAMA:

196. Situação Atual de Obras:

Ponte / Km / Corpo hídrico	Km 848,9 - Igarapé Bem-te-vi
Coordenada UTM	Zona 20L: 391597 / 9056095
Responsável:	SAB/ENPA

197. As obras de alargamento desta ponte foram iniciadas somente este ano pela empreiteira, com a instalação dos escoramentos de madeira e a sinalização na pista, segundo a mesma o cronograma de obras terminará ainda este ano. A área de apoio, com alojamento e depósito, segundo informado pela SAB, encontra-se na cidade de Porto Velho/RO, somente instalando-se no local somente as betoneiras para concretagem e depósitos de brita e areia.

198. Foi identificado material inconsolidado às margens do curso d'água, que, será utilizado na reconformação do encabeçamento da ponte. Assim, recomenda-se que sejam implantadas contenções no entorno dessas áreas, ao tempo que o material em excesso seja removido. Demais pilhas de material depositadas ao longo do entorno da ponte, como brita, apresentam-se com as devidas contenções.

4227
6860/05
4



Figura 106: obras em estágio inicial



Figura 107: material inconsolidado às margens do igarapé

199. O DNIT, Equipe de Gestão Ambiental e a empreiteira foram orientadas quanto aos trabalhos de recuperação vegetal da APP, abrangendo toda a APP (30 ou 50 metros) na faixa de domínio da rodovia, e não somente os taludes da margem abaixo da ponte. Lembrou-se, ainda, que a recuperação envolve obrigatoriamente o plantio de mudas nativas de espécies de porte arbóreo e arbustivas, além da retirada total dos resíduos de obras.

Ponte / Km / Corpo hídrico	Km 834,9 Igarapé Galo
Coordenada UTM	Zona 20L: 393898 / 9070242
Responsável:	SAB/ENPA

200. As obras nesta ponte apresentam-se em estágio mais avançado que na ponte anterior, estando em implantação os moldes da futura concretagem das vigas da ponte. Verifica-se que o material de apoio estocado (areia/brita) nas adjacências estão devidamente contidos. No entanto, observa-se a presença de material inconsolidado (solo solto e restos de madeira) às margens do curso d'água, os quais devem ser retirados do local, ao tempo que houve recomendação à empreiteira que o aterro do encabeçamento da ponte deve ser contido, evitando o estreitamento do rio pelo aterramento.

201. Restos de madeira e demais resíduos presentes na margem do igarapé também devem ser removidos do local. Por fim, identificou-se área a ser incorporada pelo PRAD, no entorno da ponte, e abrangendo toda a APP na faixa de domínio. A empreiteira e equipe de Gestão Ambiental informaram que o PRAD será iniciado em, no máximo, 60 dias.

4

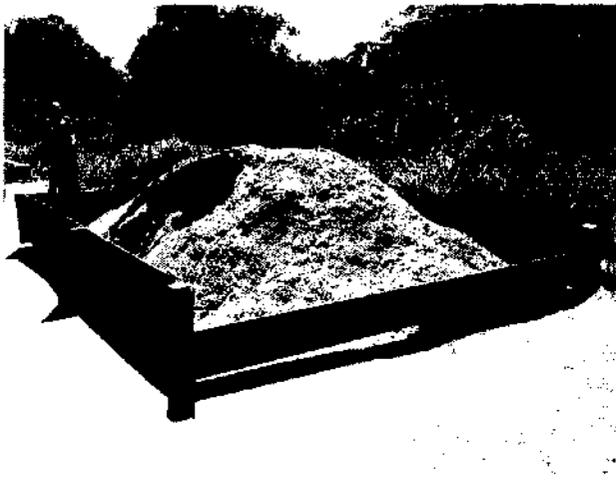


Figura 108: material estocado com barreira de contenção

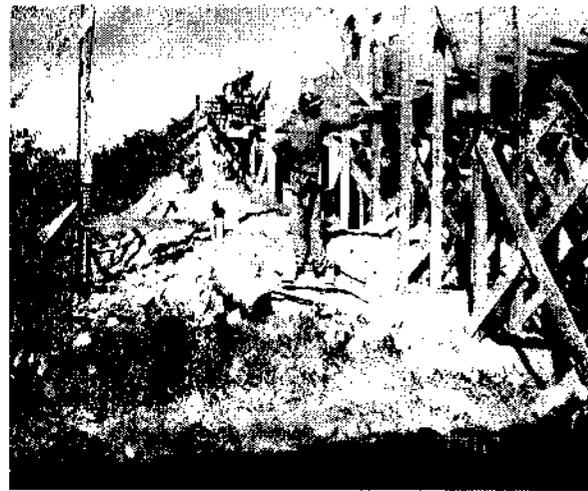


Figura 109: material inconsolidado e resíduos às margens do igarapé

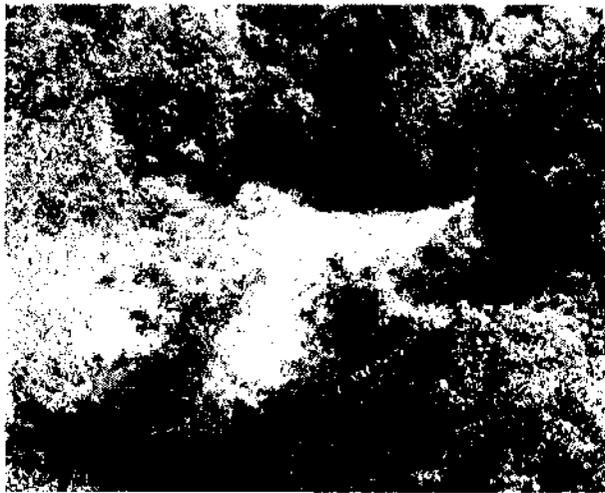


Figura 110: local a ser executado PRAD

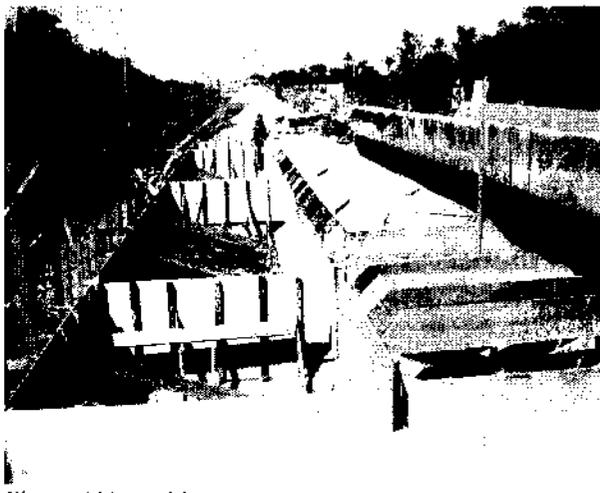


Figura 111: moldes em montagem

Ponte / Km / Corpo hídrico

Km 810.4 Igarapé Preto

Coordenada UTM

Zona 20L: 400021 / 9092381

Responsável:

TROLL.

202. As obras da ponte encontram-se em estágio final, restando somente a finalização da sua pavimentação, mas verifica-se que o material asfáltico está sendo vazando pelos furos de drenagem da ponte, atingido a margem do rio e o seu leito, requerendo-se, assim, ao BFC tapar esses furos no momento da pavimentação, e recolher o material asfáltico já caído na margem do rio. Verificou-se a implantação de muros de gabião nos encabeçamentos para conter processos erosivos. Observa-se também, a ocorrência de restos da ponte antiga no curso d'água, os quais devem ser removidos. Quanto ao PRAD este ainda será executado na APP do igarapé, da mesma forma que nas outras pontes no Segmento B.

203. Ademais, foi constatado desmatamento lateral à plataforma da rodovia no entorno desta ponte, em extensão aproximada de 264m e área de 3.960 m², incluindo a respectiva APP, para a instalação de postes de distribuição de energia elétrica. Tais intervenções foram realizadas pela CERON, através da empresa Eleacre, cujos representantes foram localizados durante a vistoria, notificando a CERON para paralisar quaisquer obras de desmatamento/limpeza para instalação da rede de distribuição até a apresentação imediata da Licença/Autorização Ambiental para este IBAMA. (Notificação 511492-B/IBAMA). Registra-se que o desmatamento realizado ocorreu em área superior à necessária para a instalação dos postes, dentro da faixa de domínio da rodovia, ou

✓

seja, em áreas sob a responsabilidade do DNIT.

204. Assim, sabendo que, segundo preconiza o Programa PROFAIXA, tais intervenções deveriam estar autorizadas e disciplinadas pelo DNIT. Assim, enquanto a CERON foi notificada a paralisar as atividades, o DNIT foi orientado a assegurar que, em havendo autorização para a continuidade dos serviços, estes ocorram com o mínimo impacto ambiental. Registra-se ainda, a ciência prévia do DNIT sobre estas atividades, já que constam como evidência no 4º Relatório Quadrimestral.

205. Por fim, registra-se que as áreas desmatadas em excesso devem ser incorporadas ao PRAD da rodovia, visto encontrarem-se na faixa de domínio da rodovia, possibilitando-se ao DNIT buscar a CERON para repartição dos custos da recuperação.



Figura 112: ponte semi-concluída com área desmatada no lado direito

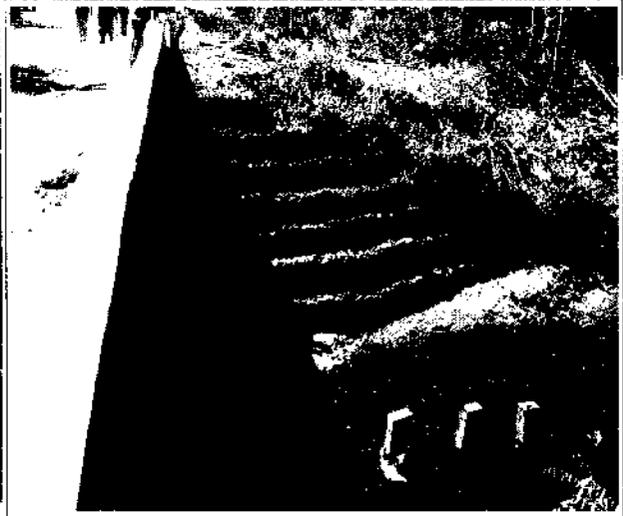


Figura 113: muro de gabião e restos da ponte antiga



Figura 114: área desmatada para instalação de postes



Figura 115: área desmatada para instalação de postes

Ponte - Km / Corpo hídrico	Km 807,4 - Igarapé Castanhalzinho
Coordenada UTM	Zona 201: 402797 / 9093152
Responsável:	TROLL

206. As obras da ponte encontram-se em estágio final, em atividade de pavimentação, recomendando-se a vedação das drenagens da ponte, para a realização da pavimentação, evitando o escoamento de material asfáltico para o igarapé e, naqueles pontos onde houve esse escoamento, o material deverá ser completamente removido.

207. Verifica-se a implantação de muros de gabião nos encabeçamentos para conter processos erosivos. Observa-se também, a ocorrência de restos da ponte antiga no curso d'água, os quais

W

devem ser removidos. Nesta área também foi constatado desmatamento lateral à plataforma da rodovia no entorno desta ponte, em extensão aproximada de 450m e 6750 m², incluindo a respectiva APP, para a instalação de postes de distribuição de energia elétrica.

208. Esta e outras áreas foram incorporada na Notificação entregue ao representante da CERON, paralisando os serviços até a apresentação de autorização para desmatamento. Também o DNIT foi orientado a abranger as áreas desmatadas no PRAD da rodovia, buscando tratativas junto a CERON para solução do problema.



Figura 116: ponte semi-concluída com área desmatada no lado direito



Figura 117: muro de gabião no encabeçamento



Figura 118: material asfáltico escorrido pela drenagem da ponte



Figura 119: área desmatada para instalação de postes

Ponte / Km / Corpo hídrico

Km 805,0 Igarapé Açuã

Coordenada UTM

Zona 20L: 405042 / 9093876

Responsável:

TROLL

209. Nesta ponte também resta somente a pavimentação da pista de rolamento, e com a devida aplicação de cuidados para evitar o escorrimento de material asfáltico nos furos de drenagem da ponte.

210. Verifica-se a ocorrência de material inconsolidado às margens do curso d'água, devendo-se implantar contenções provisórias até a efetivação de soluções definitivas para mitigação de processos erosivos, como a revegetação dos taludes e a instalação de muros de gabião nos encabeçamentos. Observa-se também, a ocorrência de restos da ponte antiga no curso d'água, os quais devem ser removidos.

3

211. Em adição, registra-se que o entorno desta ponte serve de acesso da população local ao curso d'água, navegável boa parte do ano, condição esta que deve ser preservada, ao tempo em que sejam tomadas as medidas de estabilização do acesso utilizado.

212. Nesta área também foi constatado desmatamento lateral à plataforma da rodovia no entorno desta ponte, em extensão aproximada de 222 m e 3330 m², incluindo a respectiva APP, para a instalação de postes de distribuição de energia elétrica.

213. Esta e outras áreas foram incorporada na Notificação entregue ao representante da CERON, paralisando os serviços até a apresentação de autorização para desmatamento. Também o DNIT foi orientado a abranger as áreas desmatadas no PRAD da rodovia, buscando tratativas junto a CERON para solução do problema.



Figura 120: material inconsolidado às margens do Igarapé

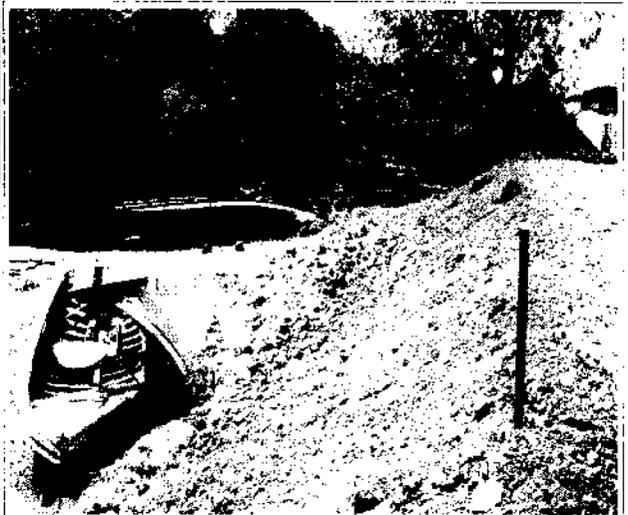


Figura 121: acesso ao curso d'água

Ponte / Km / Corpo hídrico	Km 789,0 Igarapé São Bernardo
Coordenada UTM	Zona 201: 418791 / 9100431
Responsável:	TROLL

214. As obras desta ponte encontram-se em fase final, tendo sido implantados muros de gabião nos encabeçamentos para conter processos erosivos. Segundo Relatório Quadrimestral apresentado pelo DNIT, a enscadeira instalada foi retirada logo após o término dos trabalhos relativos aos pilares.

215. Registra-se a necessidade da inclusão de caminhos de serviço e demais acessos laterais à ponte no PRAD a ser executado, e ainda providenciar a completa retiradas dos resíduos de concreto/madeira, além da madeira dos pilares da antiga ponte no local.

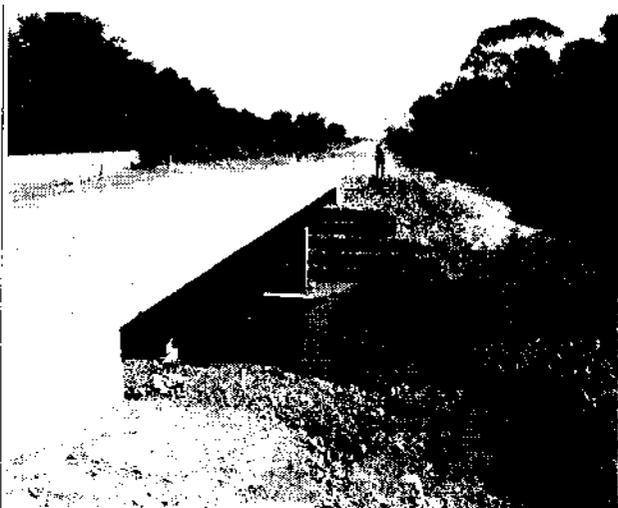


Figura 122: ponte concluída e muro de gabião no encabeçamento



Figura 123: acesso secundário a ser incorporado ao PRAD

Ponte / Km / Corpo hídrico

Km 770,4 Igarapé do Índio

Coordenada UTM

Zona 20L: 434377 / 9107447

Responsável:

TROLL

216. As obras desta ponte encontram-se em fase final, restando a pavimentação, tendo sido implantados muros de gabião nos encabeçamentos para conter processos erosivos.

217. No entanto, observa-se a ocorrência de material inconsolidado às margens do curso d'água, os quais devem ter seu excesso removido e estabilizados. Verifica-se também, a presença de restos de material da ponte antiga, os quais devem ser removidos.



Figura 124: muro de gabião, material inconsolidado e resíduos no encabeçamento



figura 125: APP da ponte ainda não recuperada

Ponte / Km / Corpo hídrico

Km 734,9 Igarapé São João Ipixuna

Coordenada UTM

Zona 20M: 463126 / 9123274

Responsável:

Construtora Castilho

218. As obras desta ponte já foram finalizadas, restando a execução do PRAD, apesar disso, foi notada a existência de erosão na base de um dos pilares da ponte, de forma que este talude deve ser estabilizado, ao tempo em que a contenção provisória ora instalada seja substituída para assegurar

sua eficiência.

219. No entanto, observa-se a ocorrência de material inconsolidado às margens do curso d'água, o qual deve ter seu excesso removido e ser estabilizado. Verifica-se também, a presença de restos de material da ponte antiga, os quais devem ser removidos.

220. Como o período chuvoso vai chegar em outubro, e a partir daí será aplicado o plantio previsto no PRAD, recomenda-se a instalação de biomantas nos taludes declivosos mais próximos ao rio, prevenindo escorregamento/carreamento de solo.



Figura 126: ponte semi-concluída



Figura 127: talude a ser estabilizado e revegetado



Figura 128: restos da ponte antiga



Figura 129: base do pilar com processos erosivos

Ponte Km / Corpo hídrico

Km 706.0 - Igarapé Beem

Coordenada UTM

Zona 20M: 483663 / 9141339

Responsável:

TROLL

221. As obras desta ponte encontram-se em fase final, restando a pavimentação. Assim, recomenda-se que sejam vedadas as drenagens da ponte, quando for realizada a pavimentação, para que não haja escoamento de material asfáltico para o igarapé.

222. Registra-se que neste ponto havia sido detectado processo erosivo em vistoria anterior, demandando medidas corretivas. Observa-se, no entanto, que a contenção implantada, com a aplicação inicial de sacos de areia e posteriormente de blocos lateríticos, não apresentaram eficácia suficiente. O 7º BFC informou que o Projeto de engenharia está sendo revisado no sentido de serem instalados muros de gabião e dissipadores de energia. De qualquer forma, até que sejam adotadas medidas definitivas, deve-se promover soluções temporárias que mitiguem os processos erosivos, como dissipadores em estágios diferentes, bacias de contenção em solo compactado.

4

223. Além disso, verifica-se que há necessidade de colocação de biomantas em todos os taludes junto às margens do igarapé, evitando o escorregamento do solo solto para o rio. Para tanto, os resíduos ainda presentes devem ser retirados do local. Destaca-se que o PRAD deve ser implantado nesta e outras pontes de acordo com o cronograma a ser proposto pelo DNIT, correlacionado os plantios de mudas com a época chuvosa, a partir de outubro.

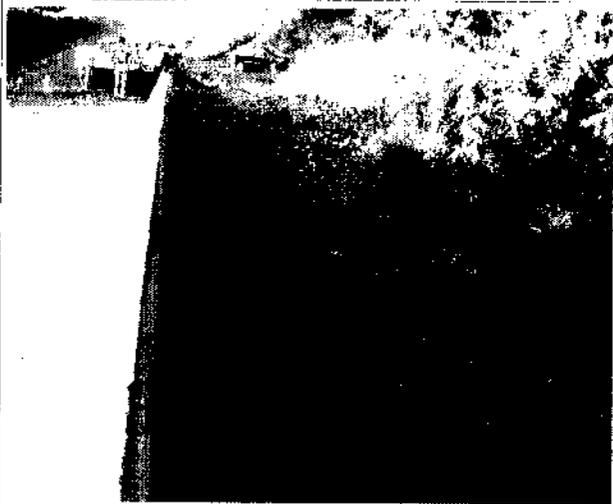


Figura 130: local onde não foram contidos os processos erosivos



Figura 131: área a ser recoberta com biomanta, após retirada dos resíduos

Ponte / Km / Corpo hídrico	Km 674.1 Igarapé Bom Futuro
Coordenada UTM	Zona 20M: 487743 / 9162859
Responsável:	7º BEC

224. As obras desta ponte encontram-se em fase inicial, com a instalação de escoramento e moldagem para posterior concretagem das estruturas da ponte, sendo que as estacas dos pilares já foram cravados e finalizados. Nesta ponte verificou-se que as estacas metálicas dos pilares estão visíveis na parte inferior da ponte, devido à erosão provocada pelo rio.

225. Verifica-se a ocorrência de material inconsolidado às margens do curso d'água, de forma que deve ser realizada a retirada dos excessos e promovidas contenções, principalmente nos taludes dos encabeçamentos. Em adição, observa-se que foi realizada supressão vegetal em área extensa em um dos lados da ponte, o qual foi justificado pelo 7º BEC para permitir acesso às máquinas. No entanto, entende-se que as intervenções excederam ao mínimo necessário para a execução das obras, de forma que, tais áreas deverão ser integralmente recuperadas. Neste local e nos taludes mais próximos às margens do rio, será necessária a instalação de biomantas para evitar o carregamento do material e favorecer a recuperação ambiental, ainda há informação do BEC da utilização de gabiões na margem do rio para proteção de parte dos taludes das margens.

226. Da mesma forma, deve-se realizar a remoção de resíduos de madeira e concreto, que ainda encontram-se em grande quantidade no local, inclusive no leito do rio. Também os restos de madeira de antigas pontes no leito do rio deverão ser retirados e destinados pelo BEC.

227. O DNIT e BEC foram orientados a promover, após o fim das obras a destinação da madeira da atual ponte de madeira utilizada como desvio, executando o PRAD no acessos dessa ponte e nas margens do rio.

4241
6860/05
Rubric: 4



Figura 132: estruturas da obra e material inconsolidado às margens do igarapé



Figura 133: área desmatada adjacente à ponte



Figura 134: atual ponte de madeira usada como desvio



Figura 135: plataforma do pilar com estacas visíveis na parte inferior da ponte

Ponte - Km / Corpo hídrico

Km 666,8 - Igarapé do Retiro

Coordenada UTM

Zona 20M: 480721 / 9160644

Responsável:

7º BEC

228. Nesta ponte as obras ainda não foram iniciadas pelo BEC, mas este informou que a ponte de madeira atual será mantida como desvio, visto que a ponte nova está deslocada do eixo atual da rodovia, que será corrigido segundo o projeto. Na correção do eixo da rodovia e construção da ponte requisitou o acompanhamento da equipe de Gestão Ambiental para garantir que a supressão ocorra somente dentro da área mínima necessária para as obras.

229. O DNIT e BEC já foram informados de que todas as medidas de controle ambiental pertinentes às demais pontes do trecho devem ser aplicadas, incluindo cuidados para evitar aterramento do leito do rio e disposição de resíduos

230. Como destaque o Igarapé do Retiro é acessado pela população local nas laterais da ponte, para recreação, banho ou outras atividades. Tal condição promove a deposição de lixo no entorno, bem como dificultaria a execução do PRAD na APP adjacente a esta ponte. Assim, foi recomendado ao DNIT que durante a execução do PRAD implante cerca de arame na APP dentro da faixa de domínio da rodovia, colocando sinalização indicativa "área em recuperação ambiental" ou similar, deixando o restante da APP fora da faixa de domínio para o acesso ao leito do rio pelos moradores locais.

4



Figura 136: ponte antiga e acesso da população



Figura 137: diretriz da ponte nova, mais à direita da atual ponte

231. Atendimento às pendências contidas no Relatório de Vistoria 094/2010-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA:

232. ALARGAMENTO/SUBSTITUIÇÃO DE PONTES NO SEGMENTO B (LI 550/2008):

233. *A- dentro de 30 dias, DNIT deverá apresentar relatório detalhado de atendimento de cada condicionante da Licença de Instalação emitida pelo IBAMA:*

234. Foi recebido em 27/04/10, Relatório de acompanhamento das licenças ambientais das pontes, por meio do Ofício nº 478/2010/CGMAB/DPP. Registra-se que, este Relatório não se apresenta com grau de detalhamento adequado ao acompanhamento do atendimento das condicionantes das Licenças de Instalação das Pontes, já que, carece de comprovações e remete a avaliação a documentos encaminhados em outra oportunidade, sem referência específica, ou, cujo conteúdo apresenta-se disperso.

235. Deverá ser requerido ao DNIT um relatório do atendimento de condicionantes que contenha informações completas e documentos comprobatórios, incluindo registro fotográfico das ações realizadas desde a emissão da LI até o momento atual.

236. *B- realizar a proteção do solo exposto com uso de biomantas e posterior aplicação do PRAD, minimizando o assoreamento existente;*

237. Não foram utilizadas biomantas nos encabeçamentos das pontes neste segmento. Observa-se a instalação de muros de gabião, que em parte atende à contenção de processos erosivos. No entanto, restam áreas nas margens dos igarapés, em solo exposto, vulneráveis à ocorrência de erosão, bem como, prejudicando a função da ponte como passagem de fauna.

238. Vale destacar que não houve um planejamento prévio para aplicação do PRAD nas pontes, visto que mesmo nas pontes finalizadas durante o período chuvoso (época recomendável para plantio) nenhuma ação de plantio ou recuperação ambiental foi realizada.

239. Assim, nova exigência deve ser direcionada ao DNIT, executando e finalizando as ações do PRAD obrigatoriamente em todas as pontes a partir de outubro desse ano (início do período chuvoso), realizando o monitoramento posterior.

240. *C- recomenda-se instalação de barreira de contenção da drenagem pluvial no entorno das obras, com o uso de sacos cheios de terra, para evitar o assoreamento dos igarapés.*

241. Em alguns casos, tal medida foi adotada, no entanto, esta ação isolada não foi suficiente para evitar a ocorrência de processos de assoreamento dos igarapés. Em conjunto com a implantação dessas barreiras, deveriam ter sido executada a proteção com biomanta e as demais ações do PRAD

242. *D- Retirada imediata de resíduos de concreto/madeira/ferragens e estruturas desnecessárias na APP do entorno das pontes;*

ly

4242
6860/05
4

243. Esta exigência deveria ter sido atendida para todas as pontes em obras, no entanto, verificou-se que mesmo nas pontes finalizadas ainda há resíduos a retirar, enquanto que nas pontes atualmente em obras, os problemas de gestão de resíduos ainda existem. Assim, esta exigência deverá ser reiterada e cobrada do DNIT e empreiteiras

244. *E- todos os geradores a óleo diesel devem possuir contenção de vazamento, sendo possível a instalação de bandeja metálica abaixo ao gerador para controle de derrames, ou ainda construção de mureta e piso provisório:*

245. Na ocasião desta vistoria, não foram identificados geradores no entorno das pontes neste segmento. Ademais, os Relatórios ora encaminhados pelo DNIT não informam atendimento a este tópico, de forma que eventuais contaminações detectadas deverão ser sanadas.

246. *F- aplicação imediata do PRAD (cobertura do solo e recuperação da vegetação nativa), logo após o fim das obras.*

247. Não foram iniciadas as ações do PRAD nas APP's das pontes, ao tempo que diversas pontes já foram concluídas ou encontram-se em fase final de obras. Da mesma forma que no item B acima, vale reafirmar que não houve um planejamento prévio para aplicação do PRAD nas pontes, visto que mesmo nas pontes finalizadas durante o período chuvoso (época recomendável para plantio) nenhuma ação de plantio ou recuperação ambiental foi realizada.

248. Assim, nova exigência deve ser direcionada ao DNIT, executando e finalizando as ações do PRAD obrigatoriamente em todas as pontes a partir de outubro desse ano (início do período chuvoso), realizando o monitoramento posterior.

249. *G- retirada de todo o solo solto e resultante da escavação das proximidades da margem do rio e da APP, como na ponte do Km 789, levando para armazenamento em área de empréstimo próxima, evitando o agravamento dos assoreamentos.*

250. Quanto à Ponte do km 789, tal medida foi cumprida, no entanto, como se observa nas considerações específicas de cada ponte, que ocorrem situações de material inconsolidado às margens dos cursos d'água, os quais devem ser removidos.

251. *H- Na ponte do Km 789 (Coordenadas UTM 20L 418791 / 9100431): retirada logo após o fim da obra da pequena ensecadeira usada para afastar a estrutura em construção do contato com a água, sendo que a colocação de novas estruturas desse tipo devem ser objeto de consulta prévia ao IBAMA;*

252. A ensecadeira não se encontrava mais presente ao tempo desta vistoria. No entanto, o DNIT, por meio de seus Relatórios, não informou atendimento a este item, nem houve consultas ao IBAMA quanto à instalação de novas ensecadeiras.

253. *I- retirada de todos os restos de madeira de antigas pontes margens e leitos dos igarapés interceptados, com destinação adequada desses resíduos;*

254. Verificou-se a ocorrência de restos das pontes antigas às margens e no leito dos igarapés, devendo portanto, serem adotadas providências imediatas de remoção destes materiais. Destaca-se que naquelas estacas de madeira no leito que, segundo o BIC e DNIT, encontram-se em grande dificuldade para remoção, deverá ser retirado o máximo comprimento da estaca com uso de motosserra, justificando isso formalmente nos próximos relatórios.

255. Acesso à Humaitá/AM – rodovia BR-230 (obras de restauração/melhorias sem qualquer licenciamento ambiental):

256. Devido às obras de alargamento da plataforma, implantação de acostamentos e pavimentação da BR-230, entre o entroncamento com a BR-319 e a cidade de Humaitá/AM, mas sem o devido licenciamento ambiental, foram emitidos na vistoria anterior os seguintes documentos:

- Auto de Infração nº 635532-D, pela instalação de obras de restauração/melhorias na rodovia BR-230 (Acesso a Humaitá) sem licença ambiental do IBAMA, no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

- Termo de Embargo nº 440212-C, para paralisação das obras de terraplanagem.

4

alargamento do aterro, implantação de acostamentos e outras obras de restauração/melhorias na rodovia BR-230 (Acesso a Humaitá). Obs.: para proteção do aterro já realizado e para evitar assoreamento/erosão, somente foi possibilitada a finalização da instalação da camada de sub-base até 15 cm, para execução no máximo em 30 dias.

- Auto de Infração nº 635540-D pela ocupação de 750 m² de Área de Preservação Permanente sem autorização do IBAMA, para as obras de restauração/melhorias na BR-230 (acesso à Humaitá/AM), nas coordenadas UTM 20M 491985/ 9165822, no valor de R\$ 25.000,00;

- Auto de Infração nº 635541-D e Termo de Embargo 440215-C: para área de empréstimo, nas duas margens da rodovia, nas coordenadas de referência UTM 20M 493880/ 9167104, com área total de 20.000m², sem o devido licenciamento ambiental, para as obras de restauração/melhorias na BR-230 (acesso à Humaitá/AM), no valor de R\$ 60.000,00.

Na atual vistoria, o DNIT informou que já teria assinado o Termo de Ajustamento de Conduta junto ao IBAMA para permitir o retorno dessas obras, e incorporando os mesmos programas ambientais do Termo de Acordo e Compromisso da BR-319. Apesar de termos conhecimento das tratativas sobre o TAC, esta equipe não teve acesso ao documento assinado entre as partes, o que deverá ser buscado junto à assessoria da DILIC/IBAMA.

257. Neste trecho embargado, e na alternativa de assinatura de TAC, mesmo assim as obras continuam paralisadas pelo BEC. As áreas de intervenção em APP demandam cuidados quanto a riscos de aterramento pelas obras de aterro, sendo que em alguns pontos há nítido excesso na construção de aterro sobre áreas alagadas.



Figura 140: área de empréstimo paralisada, notar a volta da cobertura de gramíneas e arbustos



Figura 141: área de empréstimo, no outro lado da rodovia, com cobertura de gramíneas.

258. Para as intervenções em possíveis outras APP's nesse trecho, foi requerido ao DNIT a apresentação de levantamento e caracterização de APP's - Áreas de Preservação Permanente na faixa de domínio da rodovia nesse subtrecho, contemplando a localização (Km, estacas e coordenadas UTM), tipologia vegetacional, e ainda quantificação (m²), para emissão da respectiva Autorização de Supressão de Vegetação.

259. Quanto às duas áreas de empréstimo, uma em cada lado da rodovia, na coordenada de referência UTM 20M 493880 / 9167104 (Ponto GPS 178), e objeto do Auto de Infração nº 635541-D e Termo de Embargo 440215-C, estas também encontram-se paralisadas, e já contando com cobertura de vegetação em sua maior parte.

4

CONSIDERAÇÕES FINAIS / RECOMENDAÇÕES

260. **CONSTATAÇÕES GERAIS DE VISTORIA – Acompanhamento das Obras e aplicação dos Programas Ambientais nos SEGMENTOS A, B e C:**

261. Após vistoria em todos os Segmentos A, B e C da BR-319, pode-se constatar que o Programa de Supervisão Ambiental está sendo progressivamente implantado, principalmente nos Lotes de Obras. Apesar disso, ainda há vários casos de inconformidades que, mesmo relatados pela Supervisão Ambiental, não estão sendo solucionados pelo Exército e empreiteiras, principalmente quanto aos cuidados ambientais previstos no Plano Ambiental de Construção e Subprograma de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes, com ocorrências de intervenções excessivas nas APP's (como nas Pontes do rio Castanho e Tupana, e algumas pontes do Segmento B), disposição inadequada de restos de obras, aterramentos progressivos em leitos de rios, bem como a continuidade de algumas pendências nas várias Usinas de Asfalto e Tancagens.

262. Também permanecem ainda os problemas quanto à ausência de execução plena do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, com a colocação de biomantas nos locais necessários e plantio de mudas de espécies arbóreas- arbustivas nas áreas de apoio e nas APP's. Mesmo com todo o período chuvoso do final de 2009 e início de 2010, verifica-se que o PRAD ainda está ausente no Segmento A e B, e em fase inicial no Segmento C, buscando-se a hidrossemeadura de alguns taludes ao longo do trecho. Como as obras no Segmento B encontram-se em fase final, pelo menos nos Lotes 1 a 4, o PRAD deverá ser implantado obrigatoriamente neste próximo período chuvoso, evitando nova fase de erosão/assoreamento pela falta de proteção ou cobertura do solo nas áreas de obras, principalmente nas margens de igarapés.

263. No Segmento C, a situação de erosão e assoreamento de igarapés mostra-se preocupante, pois as medidas requisitadas em 2009 não foram atendidas, reiterando-se as mesmas exigências ao DNIT e 6º BEC, com o uso urgente de biomantas para cobertura do solo no entorno dos bueiros e realização dos plantios, com realização obrigatória nesse ano de 2010.

264. Também no Segmento C, as ocupações e ilícitos ambientais na faixa de domínio da rodovia e em seu entorno estão em franco desenvolvimento, com um maior número de habitações e desmatamento/queimadas, sem haver um controle efetivo do Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio. Mesmo que as situações de ocupações estejam sendo monitoradas no âmbito desse Programa, ainda falta a devida resposta e demais ações para realmente coibir as ocupações na faixa de domínio.

265. Quanto aos Programas Ambientais previstos no TAC entre IBAMA e DNIT, os cronogramas de execução das medidas previstas em cada Programa estão muito atrasados, havendo ainda a necessidade do DNIT adequar os Programas aos encaminhamentos e complementações contidos nas Conclusões do Parecer Técnico nº 043/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 21 de maio de 2008. Assim, deverá ser requerido ao DNIT a verificação das ações previstas em cada Programa, para aferir o atendimento das Conclusões do citado Parecer.

266. **RECOMENDAÇÕES/ENCAMINHAMENTOS CABÍVEIS (GERAIS E ESPECÍFICAS):**

267. **Recomendações/encaminhamentos gerais- TODOS OS SEGMENTOS A, B e C:**

268. **Comunicar o DNIT para a realização das seguintes ações:**

A – O DNIT deverá proceder a verificação das ações previstas em cada Programa previsto no TAC, para aferir o atendimento encaminhamentos e complementações contidos nas Conclusões do Parecer Técnico nº 043/2008 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 21 de maio de 2008;

B - Realizar a implementação imediata de todos os Programas Ambientais previstos no TAC, em vista das considerações expostas neste e nos demais Relatórios de Vistoria elaborados com relação a estes trechos, destacando-se:

1- Programa de Gerenciamento Ambiental, para desenvolvimento, monitoramento e supervisão das ações constantes dos Programas e Medidas Ambientais;

2- Plano Ambiental de Construção, com implementação de mecanismos eficientes

✓

que garantam o controle, monitoramento e mitigação dos impactos gerados, incluindo os seguintes itens:

- Subprograma de Prevenção, Monitoramento e Controle de processos erosivos;
- Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos;
- Subprograma de Prevenção de Endemias.

3- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais relacionados ao empreendimento;

4- Programa de Monitoramento de Fauna, especificamente para implantação de monitoramento de atropelamento de animais silvestres e, caso necessário, execução de medidas de mitigação;

5- Programa de Monitoramento e Controle da faixa de domínio, visando à prevenção da construção irregular de estradas secundárias, ramais e acessos a partir da rodovia, com ações de ordenamento, monitoramento e prevenção dessas construções.

B - manter a periodicidade mínima de 15 dias para inspeções de campo em todos os SEGMENTOS, realizando a verificação do atendimento das ações previstas não só no Plano Ambiental de Construção, como nos demais programas. Registra-se a necessidade de garantir que não haja descontinuidade dessas ações, em vista de eventuais alterações de instituições contratadas para execução dos serviços.

C- inspeção detalhada em todos os SEGMENTOS, para verificação dos focos erosivos e implantação de medidas de correção e de contenção da erosão (barreiras e bacias de contenção em terra armada, por exemplo);

D - O DNIT deverá aplicar de forma imediata todas as ações previstas no Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e Passivos Ambientais, da forma como foi apresentado ao IBAMA, e devidamente aprovado.

E - envio formal de todas as licenças ambientais existentes para áreas de apoio, emitidas pelo IPAAM ou SEDAM para o DNIT e empreiteiras;

F - O DNIT deverá realizar a implantação das Passagens de Fauna em todos os SEGMENTOS, com atendimento das diretrizes e exigências contidas na Nota Técnica 119/09/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 13/10/2009, já enviada a esse Órgão.

269. **Recomendações/encaminhamentos específicos:**

270. **SEGMENTO A (Km's 0,0 a 177):**

A - implantar solução definitiva e medidas de controle de erosão, cobertura vegetal dos taludes e recuperação ambiental dos seguintes locais com escorregamentos da plataforma da rodovia:

Escorregamentos de plataforma e rip-rap	Localização - Coordenadas UTM
Nº 01 (Ponto GPS 01)	21M 180139 / 9634228
Nº 02 (Ponto GPS 37)	20M 784293 / 9569130
Nº 03 (Ponto GPS 39)	20M 753249 / 9545437
Nº 04 (Ponto GPS 40)	20M 746224 / 9540223
Nº 05 (Ponto GPS 41)	20M 746156 / 9540179
Nº 06 (Ponto GPS 007)	20M 789978 / 957319

B- executar as ações de recuperação vegetal das Áreas de Preservação Permanente interceptadas no Segmento A;

C- quanto ao canteiro-de-obras da empresa TESCON ENGENHARIA LTDA, em Careiro/AM (Coordenadas UTM 20M 798840 / 9581459):

C.1- demonstrar adequação das estruturas de tancagem e abastecimento às normas da ABNT

pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem ôleosa, e demais normas vinculadas da ABNT.

C.5- realizar monitoramento constante das emissões atmosféricas (gases e material particulado) da Usina de Asfalto, visando a redução de poluentes, bem como, concretar o fundo da bacia de decantação, para evitar a percolação da água contaminada e possibilitar o recolhimento do material decantando para destinação adequada. Em adição, apresentar manifestação do IPAAM quanto à não utilização de filtros de manga.

D - solucionar a situação das estruturas abandonadas de alojamentos/canteiro da empresa Tercom Terraplenagem Ltda - de Manaus/AM (Ponto GPS 005 - UTM 20M 792133 / 9576049), com a retirada das estruturas da faixa de domínio, visto que incidem sobre uma área a ser recuperada no PRAD.

271. **SEGMENTO C (Km's 177 a 250):**

A- Implantação imediata do Subprograma de Monitoramento, Prevenção e Controle de Processos Erosivos, com a correção dos vários casos de assoreamento e focos de erosão:

B - apresentar cronograma atualizado e executar as ações do PRAD aprovado pelo IBAMA nas jazidas/áreas de empréstimo já exploradas, APP's degradadas, e demais áreas de passivos ambientais, incluindo as áreas de vegetação morta pelo alagamento causado pela construção de ensecadeiras para implantação de bueiros.

B.1 - Quanto às APP's, adotar de imediato medidas de cobertura e proteção vegetal dos taludes com gramíneas/leguminosas, reconformação topográfica, retirada de excesso de solo/resíduos, proteção com biomanta no entorno imediato das bocas dos bueiros/pontilhões (lateral e parte superior das bocas de bueiros), e plantio de espécies nativas arbustivas e arbóreas principalmente. Em adição, deve-se enviar informações detalhadas sobre a listagem de espécies nativas arbóreo-arbustivas a serem utilizadas, com número de espécies condizente com a diversidade das tipologias florestais na região, além do detalhamento dos tratos culturais e demais procedimentos de coletas de sementes/propágulos e instalação de viveiros.

C - Apresentar retificação da LO 051/2008-01 do IPAAM para a jazida do Km 184,6 (Coordenadas UTM 20M 741338 / 9530808 - Ponto GPS 016 - área estimadas de 01 hectare), de forma a ajustar as coordenadas até então deslocadas cerca de 5 km, bem como, enviar a planta da poligonal da jazida.

D - Instalar fossa séptica e estruturas de piso e cobertura no gerador a diesel, em alojamento/contêiner para guarda de depósito de seixo (coordenadas 20M 719143 / 9509392 - Ponto GPS 031).

E - Somente autorizar a instalação de acessos à rodovia, quando devidamente identificado e comprovado a propriedade do terreno (matrícula do imóvel e demais documentos) lateral à rodovia, segundo procedimentos aprovados no Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio, incluindo as determinações enviadas pelo IBAMA:

E.1 - Inserir nas exigências a serem requeridas pelo DNIT para construção de estradas, ramais e acessos em áreas florestadas (retiradas as áreas urbanas), a prévia apresentação do documento de propriedade ou cessão do imóvel rural, e também a Autorização de Desmatamento para o acesso emitida pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente:

E.2 - Analisar e realizar mapeamento, além das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares, da detecção e monitoramento da evolução do desmatamento no entorno da faixa de domínio da rodovia, mesmo que não havendo acessos irregulares ligando à rodovia:

E.3 - Utilizar imagens de satélites Landsat/IM ou CBERS (as mais recentes disponíveis), ou ainda outras imagens de melhor resolução, para a confecção de mapas de ocupações irregulares e desmatamentos no entorno da faixa de domínio, com verificação e atualização de acordo com a periodicidade de apresentação dos relatórios ambientais;

E.4 - Desativar todos os acessos irregulares construídos sem atendimento dos procedimentos do Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio;

h/

F - Apresentar, em 15 dias, a Licença de Operação emitida pelo IPAAM do Canteiro-de-Obras/Usina-de-Asfalto/Oficina de manutenção do 6ºBEC;

G - Executar o PRAD no canteiro do 6ºBEC, com priorização da instalação de drenagem adequada para evitar empoçamentos e sulcos de erosão, e recuperação da APP na parte posterior do canteiro, com retirada de troncos e galhos, e plantio de mudas;

H - implementar as ações previstas no Subprograma de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes, no canteiro-de-obras do 6ºBEC e Posto de Combustível, incluindo:

H.1- avaliar a adequação das estruturas de tancagem e abastecimento do canteiro em relação às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis. Inclui-se a adequação do CSAO, assegurando a eficácia do sistema, prevenir qualquer contaminação.

H.2- realizar a manutenção da CSAO, com demanda de troca das placas coalescentes, e aprofundar as caixas de areia (cerca de 01 metro) para garantir a eficácia das decantação/retenção de sólidos

H.3- adequar os sistemas de tratamento dos efluentes sanitários dos alojamentos/cozinhas/banheiros do Canteiro, realizando manutenção da fossa séptica (solucionando as trincas e o aporte de águas pluviais).

H.4- na área de sanitários dos soldados e lavagem de roupas, implantar cobertura para impedir que as águas pluviais sejam direcionadas para a fossa séptica.

I - Usina de Asfalto e tancagem de material asfáltico (Coordenadas UTM 20M 729887 / 9518878), realizar as seguintes ações:

I.1 - adequar a área do carregamento de caminhões da Usina de Asfalto, que ainda apresenta restos de asfalto dispostos diretamente no solo, além da caixa separadora e caixas de areia com material asfáltico;

I.2 - implantar barreiras de contenção e dissipação nas valas de drenagem da área;

I.3 - informar sobre a substituição da Usina atual por Usina que possui sistema de filtros de manga para redução de emissões, extinguindo a bacia de decantação da atual usina.

J - Conforme exigência do IBAMA, realizar a implantação de ponte ao invés de bueiro, para servir como passagem de Fauna no seguinte local: coordenadas UTM: 20M 697773/ 9491783);

K - Na Oficina de manutenção do Canteiro, implantar barreiras de contenção e dissipação nas valas de drenagem da área;

272. **SEGMENTO B (Km's 655,7 a 877,4):**

273. **Lote 04 - Km 872,4 (rio Madeira) ao Km 813,6 – responsabilidade da SAB / ENPA:**

A - Na Usina de Asfalto da SAB-ENPA (Coordenadas 20L 393745 / 9034463):

A.1- promover o recolhimento de todo o material e solo contaminado com óleo/material asfáltico, incluindo o material asfáltico e restos de concreto na rampa de acesso e demais resíduos existentes na área da Usina para destinação adequada;

A.2 - Executar as atividades relativas ao PRAD, devendo a Supervisão Ambiental acompanhar e orientar a empresa quanto à adequação das medidas em relação ao PRAD aprovado, em termos de cronograma de execução, espécies a serem utilizadas e procedimentos.

274. **Lote 03 - Km 813,6 - 763,6 – responsabilidade do 5ºBEC:**

A - Na Jazida do Km 4,5 (sentido Humaitá/AM - coordenadas UTM 20L 393935 / 9034944):

A.1- iniciar as ações de recuperação ambiental das áreas com exploração já finalizada, com reconformação da topografia e plantio de mudas arbóreo-arbustivas, devendo a Supervisão Ambiental acompanhar e orientar a empresa quanto à adequação das medidas em relação ao PRAD aprovado, em termos de cronograma de execução, espécies a serem utilizadas e procedimentos.

A.2- eliminação dos pontos de empoçamento e instalação de drenagem provisória nas áreas

4245
6860/05
4

de exploração, evitando possíveis focos de proliferação de vetores de doenças;

A.3- comunicar ao IBAMA sobre a definição das providências relativas ao Plano de Encerramento ora protocolado na SEDAM em conjunto com o PRAD;

B- Na Usina de Asfalto do 5ºBEC (no Km 4.5 - sentido Humaitá/AM - coordenadas UTM 20L 393935 / 9034944);

B.1- encaminhar ao IBAMA, por meio dos Relatórios Quadrimestrais, os comprovantes de destinação dos resíduos tendo em vista a desmobilização da Usina;

B.2- comunicar ao IBAMA sobre a definição das providências relativas ao Plano de Encerramento ora protocolado na SEDAM em conjunto com o PRAD;

C- No Canteiro-de-obras do 5ºBEC (Coordenadas UTM 20L 436558 / 9107923);

C.1- quando oportuno, a desmobilização do canteiro deverá atender ao Plano Ambiental de Construção, com retirada e disposição adequada de todos os resíduos de concreto e material asfáltico e remoção de materiais/solo contaminados com componentes asfáltico e óleo, recuperação da área e fechamento de todas as fossas sépticas instaladas no canteiro;

C.2- monitorar a ocorrência de processos erosivos no sistema de drenagem do canteiro, com a adoção de barreiras/bacias de contenção, se necessário;

C.3- recuperação ambiental da APP existente no entorno do canteiro, em direção à vereda próxima ao alojamento;

C.4- executar a manutenção e limpeza dos sistemas de drenagem e CSAO da rampa de lavagem de veículos, tancagem e abastecimento de combustíveis.

D- Controle do sulco de erosão em APP no lado esquerdo da rodovia (no sentido Humaitá), nas Coordenadas UTM 20L 392435 / 9061166, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e bacias de contenção, e recuperação vegetal;

275. **Lote 02** - Km 763.6 - 718.6 - responsabilidade da CONSTRUTORA CASTILHO LTDA:

A- No canteiro-de-obras da CONSTRUTORA CASTILHO (Coordenadas UTM 20L 436558 / 9107923);

A.1- apresentar manifesto de resíduos da Construtora Castilho, comprovando o tipo e volume de resíduos e restos de material contaminado, bem como, a indicação da empresa recebedora e destinadora dos resíduos contaminados com óleo.

A.2- Promover a execução do PRAD, com o acompanhamento da Supervisão Ambiental.

B- Promover a adequação de todos os dissipadores de energia instalados nesse Lote que exijam a realização do prolongamento dos mesmos em cota mais baixa com reconstrução da bacia de dissipação, bem como, enviar Relatório da Construtora Castilho indicando o número e localização dos dissipadores substituídos conforme o projeto de engenharia;

C- monitorar a efetividade do bueiro duplo celular de concreto, nas coordenadas UTM 20M 474986 / 9132771, quanto à ocorrência de barramentos ou processos erosivos, bem como, recuperar a APP do entorno;

276. **Lote 01** - Km 718.6 ao Km 678.6 - responsabilidade do 7º BEC:

A- executar imediatamente o PRAD, com o acompanhamento/orientação da Supervisão Ambiental de forma a serem seguidas as diretrizes previstas no PRAD aprovado pelo IBAMA, nas áreas de empréstimo/jazidas, taludes da rodovia e Áreas de Preservação Permanente interceptadas, bem como, promover a estabilização dos taludes das margens de igarapés atingidos, para evitar o assoreamento dos cursos d'água e atuar de maneira preventiva;

B- informar sobre a implantação de medidas de contenção e controle do sulco de erosão em APP, nas Coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e bacias de contenção, e recuperação vegetal;

C- realizar a proteção dos taludes de forma definitiva, na boca do bueiro localizado nas Coordenadas UTM 20M 477336 / 9134717, evitando erosão da plataforma da rodovia e

h

assoreamento do corpo hídrico, bem como, promover a substituição do bueiro ARMCO instalado no local;

D- implantação de estruturas definitivas para controle/contenção de sulcos erosivos no final da drenagem pluvial em direção à ponte do Km 706.0 (coordenadas 20M 483663 / 9141339), para reduzir a velocidade do escoamento pluvial e controlar os processos erosivos, com a implantação de muro de gabião, bacias de contenção e dissipadores de energia ao longo da drenagem em mais de um estágio, conforme a necessidade.

I - No canteiro de obras do 7ºBEC (Coordenadas UTM 20M 491280 / 9165364):

I.1- demonstrar adequação das estruturas do canteiro quanto ao atendimento às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma Técnica NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis;

I.2- monitorar a eficiência dos separadores de água e óleo e promover a sua manutenção periódica;

I.3- demonstrar no relatório semestral a instalação de caixa de areia (retenção de sólidos) para a rampa de lavagem, antes do direcionamento do efluente para a caixa separadora;

I.4- Em todos os geradores a óleo diesel: instalação em área coberta, com muretas de contenção e piso impermeabilizado;

I.5- monitorar a ocorrência de processos erosivos e a qualidade dos efluentes na saída da caixa separadora da Usina/tancagem;

I.6- em área adjacente à antiga Usina, adotar solução técnica que previna a mistura dos efluentes pluviais com os resíduos oleosos existentes, seja pela implantação de cobertura ou sistemas de contenção localizados.

I.7- Na área de tancagem da antiga Usina de Asfalto, implantar cobertura da área, e instalação de caixa separadora, bem como, remover os resíduos oleosos.

I.8- Na tancagem da nova Usina, recolher o acúmulo de óleo dentro da mureta de contenção antes da passagem pela caixa separadora, e implantar piso impermeabilizado com drenagem direcionada para a CSAO.

I.9- Em frente ao canteiro, promover a reconformação e suavização dos taludes do depósito de material laterítico na faixa de domínio.

277. **Lote 05 - Km 678,6 ao Km 655,3 – responsabilidade do 7º BEC:**

A - coletar e armazenar os restos de material vegetal oriundos da supressão, em trechos esparsos ao longo da rodovia, para estocagem deste material no canteiro ou em áreas de empréstimo já exploradas, para utilização no processo de recuperação das áreas degradadas. E ainda, nas pilhas de estocagem, instalar barreiras de contenção ao seu redor, para prevenção de erosão e perda do material.

B- determinação à empreiteiras e 7ºBEC que adotem procedimentos de controle da supressão de vegetação, e evitem a instalação de áreas de empréstimo na faixa de domínio em locais propostos pelo DNIT e IBAMA para instalação de passagens de fauna;

C- não executar o aterramento de margens de igarapés e de veredas, durante procedimentos de supressão de vegetação em todo o Lote 5, e retirar o solo solto e os restos vegetais de todas as APP's interceptadas, como no bueiro das Coordenadas UTM 20M 482211/9161026 e Igarapé do Retiro nas Coordenadas UTM 20M 480721 / 9160644.

278. **Recomendações/encaminhamentos específicos**

279. **PONTES - OBJETO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO 539/2008 E 550/2008/IBAMA**

280. **PONTES SOBRE O RIO CASTANHO E RIO TUPANA (LI 539/2008)**

A- apresentar, ao término das obras, relatório detalhado de atendimento de cada condicionante da Licença de Instalação emitida pelo IBAMA;

B- para atendimento da Condicionante 2.3 (Instalação de estruturas de passagem de

62

4246
6860/05

pedestres/ciclistas nas pontes), em 30 dias, o DNIT deverá enviar proposta de adequação do projeto a esta exigência para inclusão dessas passagens laterais;

C- Para prevenção e controle de erosão e assoreamento, proceder a instalação de drenagem provisória e bacias de contenção nas margens com solo exposto dos rios;

D- Na ponte sobre o Rio Castanho :

D.1- apresentar planta com a delimitação da APP do rio Castanho a ser restaurada, na faixa de domínio, com indicação das ocupações existentes, incluindo residências, benfeitorias e outras estruturas;

D.2- na área do encabeçamento da ponte na margem de Careiro, onde foram implantados refeitórios e sanitários, realizar a manutenção urgente da tubulação que leva até a fossa séptica;

D.3 - na margem do Careiro, promover a execução imediata do retaludamento do aterro em toda a margem do rio (inclusive na parte do aterro voltado aos flutuantes próximos à ponte), com suavização da declividade do talude, colocação de barreiras provisórias (rip-rap) na base do aterro, e colocação de biomanta no talude resultante voltado para o rio, tendo em vista o material lançado às margens do rio. Destaca-se que todo o excesso de solo inconsolidado numa distância de 10 metros no local deverá ser retirado, com reconformação topográfica e recuperação vegetal da APP, quando da finalização das obras. O solo retirado desse local ao lado da rampa poderá ser disposto em área de jazidas exauridas, mas com espalhamento do material e instalando drenagem provisória para controle de erosão.

D.4 - Na outra margem, promover a retirada de excesso de solo e resíduos, além da colocação de contenção de forma imediata. Da mesma forma, promover a retirada de excesso do aterro do encabeçamento e seu retaludamento/suavização, incluindo a desativação do acesso lateral, além da implantação de barreiras (rip-rap) e colocação de biomanta em todo o talude voltado para o rio, ao término das obras.

D.5 - Apresentar a delimitação da faixa de domínio no trecho, em vista das futuras ações de recuperação ambiental, evitando possíveis conflitos com moradores do entorno e invasões da faixa de domínio.

E- Na ponte sobre o Rio Tupana:

E.1- Apresentar a retificação da Licença de Operação 487/08/IPAAM para a nova área do canteiro-de-obras e usina de concreto;

E.2- dar início imediato às ações de recuperação da APP ocupada irregularmente na área do canteiro, bem como, esgotar/inertizar as duas fossas sépticas da cozinha/alojamento;

E.3- Executar de imediato o PRAD na APP do rio Tupana, excluindo provisoriamente a área das rampas de acesso à balsa, até a liberação do tráfego na ponte, bem como, implantar contenções provisórias para evitar assoreamento e remover acúmulo de solo inconsolidado e demais resíduos de concreto/madeira nas duas margens, ao tempo em que se assegure que as obras em andamento não interfiram na área já recuperada pela ARTELESTE.

E.4 - promover o recolhimento e destinação adequada dos efluentes com restos de concreto provenientes da lavagem dos caminhões-betonciras.

281. ALARGAMENTO/SUBSTITUIÇÃO DE 11 PONTES NO SEGMENTO B (LI 550/2008):

A- Apresentar, relatório detalhado de atendimento de condicionantes, que contenha informações completas e documentos comprobatórios, incluindo registro fotográfico das ações realizadas desde a emissão da LI até o momento atual;

B- executar e finalizar as ações do PRAD, obrigatoriamente, em todas as pontes a partir de outubro desse ano (início do período chuvoso), realizando o monitoramento posterior, sem prejuízo da adoção de demais ações de contenção de processos erosivos e assoreamento dos cursos d'água no entorno das pontes – registra-se que deve-se abranger toda a APP na faixa de domínio da rodovia, e não somente os taludes da margem abaixo da ponte, envolvendo

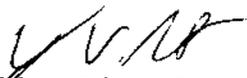
y

obrigatoriamente o plantio de mudas nativas de espécies de porte arbóreo e arbustivas;

- C- Retirada imediata de resíduos de concreto/madeira/ferragens e estruturas desnecessárias na APP do entorno das pontes e dos cursos d'água, bem como, de solo inconsolidado e restos de madeira de antigas pontes, com destinação adequada desses resíduos – quanto às estacas de madeira no leito que encontram-se em grande dificuldade para remoção, deverá ser retirado o máximo comprimento da estaca com uso de motosserra, justificando o procedimento nos próximos relatórios;
- D- Assegurar no andamento e conclusão das obras das pontes, condições adequadas para que as estruturas exerçam a função de passagem de fauna;
- E- conter o aterro do encabeçamento da ponte sobre o igarapé Galo, evitando o estreitamento do rio pelo aterramento;
- F- prevenir o vazamento de material asfáltico pelos furos de drenagem das pontes, bem como, recolher o material asfáltico escorrido nas margens dos rios.
- G- sanear as questões relativas à instalação de postes ao longo da faixa de domínio pela CERON, assegurando que, em havendo autorização para a continuidade dos serviços, estes ocorram com o mínimo impacto ambiental. Em adição, registra-se que as áreas desmatadas em excesso devem ser incorporadas ao PRAD da rodovia;
- H- Na ponte sobre o igarapé Acauã, já que o seu entorno serve de acesso à população local ao curso d'água, navegável boa parte do ano, promover as medidas de estabilização do acesso utilizado.
- I- Realizar a recuperação das áreas suprimidas em um dos lados da ponte sobre o igarapé Bom Futuro, para a implantação de rampa de acesso para máquinas;
- J- Na ponte sobre o igarapé do Retiro, assegurar o acompanhamento da equipe de Supervisão Ambiental, para garantir que a supressão ocorra somente dentro da área mínima necessária para as obras, bem como, implantar cerca de arame na APP dentro da faixa de domínio da rodovia, colocando sinalização indicativa “área em recuperação ambiental” ou similar, deixando o restante da APP fora da faixa de domínio para o acesso ao leito do rio pelos moradores locais.

À consideração superior,

16 de julho de 2010.

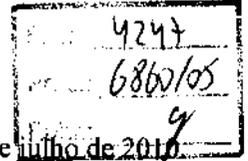

Diogo Victor Santos
Analista Ambiental

Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental

*De acordo,
Lúvia ofício do
Empreendedor*
Lúcio Lima da Mota
19/07/10
Coordenador de Licenciamentos de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
-OTRA/CST/MO/DIR/IC/IBAMA

Data: 16/07/10

Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Ofício nº. 750 /2010/CGMAB/DPP



Brasília, 14 de julho de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Alberto Bignelli
Diretor de Licenciamento Ambiental - DILIC/IBAMA
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Brasília - DF

Assunto: BR-319/AM/RO – Solicitação de manifestação quanto às complementações necessárias para concessão da licença prévia para o trecho entre os km 250,0 e km 655,7.

Senhor Diretor,

1. Reportamo-nos ao Projeto de Reconstrução da BR-319/AM/RO, integrante do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, com vistas à continuidade das ações necessárias à viabilização do licenciamento ambiental da obra.
2. Tendo em vista a sucessão de pedidos de novas complementações, assim como a substituição da equipe técnica e dirigente da área de licenciamento desse IBAMA, e conforme já discutido em reuniões, no âmbito da Casa Civil e do Comitê Gestor da BR 319, solicitamos manifestação desse Instituto quanto a definição das exigências efetivamente necessárias e suficientes para a obtenção das licenças ambientais cabíveis.
3. Na oportunidade, reiteramos o nosso entendimento, expresso no ofício nº 2360/2009/DG, de 31 de julho de 2009, firmado pelo Diretor-Geral deste Departamento, e dirigido ao então Presidente desse Instituto, *"de que as informações a serem acrescentadas ao estudo nesta etapa posterior não prejudicam a análise da viabilidade ambiental do empreendimento"*, acentuando que a apresentação de novas complementações aos estudos realizados *"não é impeditiva à concessão da Licença Prévia, visto que os dados apresentados até o momento conferem embasamento técnico confiável para tal"*.
4. No mesmo ofício, o Diretor-Geral deste DNIT solicitava a *"concessão da Licença Prévia para o empreendimento no menor prazo possível"*, considerando a importância da BR-319 para a integração nacional e para o país, reafirmando, como o fazemos aqui, o compromisso do DNIT em executar todas as medidas de controle ambiental previstas no EIA e aprovadas em numerosas audiências públicas na Região Amazônica, das quais participaram milhares de pessoas.
5. Este compromisso, que é também do Ministério dos Transportes e do próprio Governo Federal, tem sido amplamente confirmado pela execução de ações requeridas tanto pelo Grupo de Trabalho para a

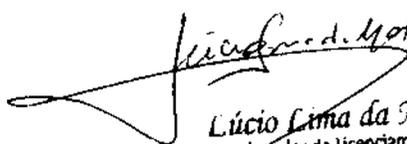
A CGTMO/COTMA
para conhecimento
e providências.

20.07.10


Edison Carvalho Siqueira
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

Ao Sr. Dr. Dr. Dr.

Avaliar em conjunto
com a equipe técnica
e a Coordenadoria sobre
os andamento da BR-319.

 29.07.10

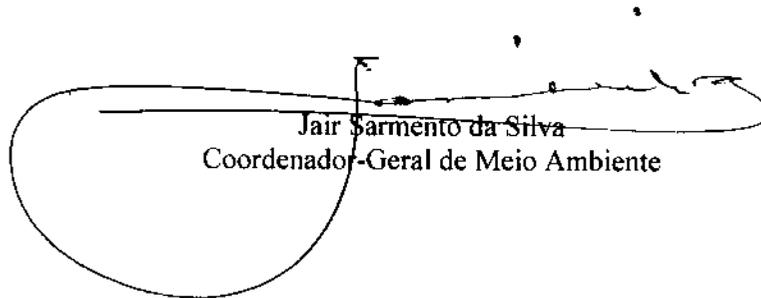
Lúcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

BR-319, criado pelo MMA, quanto por aquelas ações implementadas em cumprimento ao Termo de Acordo e Compromisso DNIT/IBAMA, firmado em 2007, para os trechos trafegáveis e em obras da rodovia.

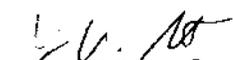
6. Assim, Senhor Diretor, as medidas para assegurar a preservação da área do entorno da rodovia, assim como do interflúvio Madeira-Purus, fazendo com que a gestão ambiental integrada da BR-319 seja uma referência além das fronteiras do país, vêm sendo tomadas, como se pode observar nos documentos periódicos produzidos pelo Comitê Interministerial Gestor da BR-319, do qual a equipe de Vossa Senhoria participa.

7. Finalmente, solicitamos a especial atenção desse Instituto, para os termos do citado ofício nº 2360/2009/DG, de 31 de julho de 2009 (cópia anexa), que embora não tenha sido acolhido pela Presidência desse Instituto à época, sugere as bases técnicas para um entendimento institucional que permita dar andamento aos compromissos assumidos no âmbito do PAC, implantando este projeto em estrita observância às normas ambientais vigentes.

Atenciosamente,


Jair Sarmiento da Silva
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

*Cópia do Ofício nº 2360/2009/DG foi
retirado deste volume do processo por
já constar em volume anterior*


Diogo Victor Santos
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

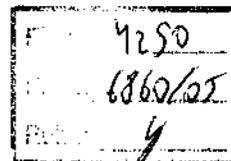
EM BRANCO

ASSUNTO: BR-319/AM – HISTÓRICO RESUMIDO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA RODOVIA BR - 319 – AM/RO, SEGMENTO COMPREENDIDO ENTRE O KM 250 E KM 655,7, OBJETO DE ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RESPECTIVO RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL – EIA/RIMA.

Data	Atividade
22/06/2007	O DNIT e o IBAMA celebram Termo de Acordo e Compromisso – TAC, prevendo a realização de EIA/RIMA (nos trechos acima citados) e ações mitigadoras e de gerenciamento ambiental nos trechos em obras, liberados pelo IBAMA (entre o km 166 e km 250, e entre os km's 655,7 e 877,4).
09/07/2007	Requerimento de LP ao IBAMA para obras de reconstrução da BR-319.
08/08/2007	O IBAMA envia ao DNIT o Termo de Referencia provisório para a elaboração do EIA/RIMA.
16/10/2007	O IBAMA envia ao DNIT o Termo de Referencia definitivo para a elaboração do EIA/RIMA.
05/11/2007	Entrada do pedido de licença de captura, coleta e transporte de <u>fauna</u> e ictiofauna no IBAMA/Amazonas.
11/01/2008	Expedida a Licença de Coleta de Ictiofauna n: 017/2008 – NRP/ IBAMA-AM
21/01/2008	Recebimento via email do Parecer Técnico 1/2008/NUFAS/IBAMA/AM, sobre a metodologia de coleta da fauna solicitando complementações e ajustes.
13/02/2008	O IBAMA encaminhou proposta de alteração ao TR definitivo.
25/02/2008	Reunião técnica para discutir exigências do IBAMA/AM sobre a metodologia de coleta, para obtenção da licença.
04/03/2008	Envio da proposta para pedido de licença de fauna com as considerações do Parecer técnico 1/2008/NUFAS/IBAMA/AM
10/03/2008	Reunião em Brasília com IBAMA/Sede para discutir metodologia de coleta da fauna.
12/03/2008	Enviada nova metodologia de fauna ao DILIC/IBAMA (ofício 270/2008).
14/03/2008	Enviada Resposta a Nota Técnica 026/2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA justificando os questionamentos do IBAMA quanto à metodologia.
25/04/2008	Reunião em Manaus com equipe da UFAM, IBAMA Sede Brasília e IBAMA/Amazonas para discussão da metodologia de fauna.
16/05/2008	Enviada versão da metodologia de fauna ao IBAMA/MANAUS com todas as atualizações solicitadas na reunião do dia 25/04/08
06/06/2008	Emissão da licença de coleta de fauna via IBAMA/Sede- Brasília. <u>Esta licença não autorizou captura/coleta/transporte de fauna em Unidades de Conservação Federais, Estaduais, Distritais ou municipais.</u>
07/07/2008	Em conseqüência, é formalizado o pedido de licença de captura de fauna em dois módulos situados em Unidade de Conservação Federal (Reserva Extrativista Capanã Grande).
16/09/2008	O DNIT protocolou o EIA/RIMA no IBAMA.
22/09/2008	Depois de anunciar à imprensa a suspensão do processo de licenciamento da BR-319, o ministro do Meio Ambiente Carlos Minc cria Grupo de Trabalho com a finalidade de “elaborar diretrizes e acompanhar o processo de Licenciamento Ambiental da rodovia BR-319”. Na primeira reunião do GT é feita uma primeira apresentação do EIA/RIMA.

EM BRANCO

DNIT

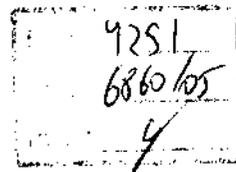


07/11/2008	O IBAMA, através da Nota Técnica nº 211/2008, apresenta uma lista de complementações e adaptações que devem ser feitas ao EIA/RIMA.
10/11/2008 a /13/11/2008	Equipes técnicas do IBAMA, Instituto Chico Mendes para a Biodiversidade – ICMBio, UFAM e DNIT se reúnem na sede da Superintendência do DNIT em Manaus para rerepresentação do EIA/RIMA e discussão das complementações e adaptações sugeridas pelo IBAMA. Neste encontro são encerradas as atividades do Grupo de Trabalho criado pelo Ministro Carlos Minc.
08/12/2008	O DNIT, por meio do Ofício 3007/2008/DG, protocola no IBAMA nova versão do EIA/RIMA, contendo as correções dos aspectos contidos na “lista de complementações e adaptações ao EIA/RIMA” sugeridas pelo IBAMA.
09/12/2008	Cópia da nova versão do EIA/RIMA, contendo as citadas correções é enviada ao Ministro Carlos Minc, por solicitação do próprio Ministro.
18/12/2008	O Ministro do Meio Ambiente, através do Aviso Circular nº 030/GM/MMA, dirigido ao Ministro dos Transportes, encaminha conclusões do Grupo de Trabalho criado em 22/09/08, e Nota Técnica nº 252/2008 do IBAMA, apontando a necessidade de “várias adequações, correções e complementações” ao EIA/RIMA da rodovia.
22/12/2008	Em encontro entre dirigentes do Ministério dos Transportes e do IBAMA, nova Nota Técnica do IBAMA (nº 253/2008) é apresentada, apontando a necessidade de novas adequações e complementações ao EIA/RIMA.
22/12/2008	O Diretor-Geral do DNIT, através do ofício nº 3191/2008/DG, dirige-se ao Presidente do IBAMA “ comprometendo-se a atender todas as complementações/adequações ao EIA/RIMA, em estrita observância às orientações do IBAMA ”, no prazo de 30 a 45 dias, solicitando “que os dados a serem complementados não constituam impeditivo para o aceite do EIA/RIMA apresentado , visto que as pendências identificadas podem ser atendidas em etapa posterior ao <i>check-list</i> (a ser realizado pela equipe técnica do IBAMA) sem prejuízos à análise do mérito técnico do estudo quanto à viabilidade ambiental do empreendimento”.
09/01/2009	O IBAMA encaminhou o Ofício nº 018/2009/GP/IBAMA, por meio do qual comunicou ao DNIT o não aceite do EIA/RIMA, reiterando o pedido de estudos complementares.
09/01/2009	Emissão da Autorização para captura/coleta/transporte de fauna em Unidades de dois módulos situados na Unidade de Conservação Federal - Reserva Extrativista Capanã Grande.
12/02/2009	Foi protocolado no IBAMA o Ofício nº 019/2009/DPP, por meio do qual o DNIT encaminhou a nova versão do EIA/RIMA com as adequações solicitadas.
19/02/2009	O IBAMA formalizou, por meio do Ofício 170/2009/DILIC/IBAMA, o aceite do EIA/RIMA.
02/03/2009	Foi publicado no Diário Oficial da União o aceite e disponibilidade do EIA/RIMA.
22/04/2010 a 28/04/2010	Realização das Audiências Públicas (Humaitá/AM, Porto Velho/RO, Careiro da Várzea/RO e Manaus/AM
02/06/2010	O IBAMA enviou o Ofício nº 497/2009 – COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA comunicando que as informações constantes do EIA não possibilitaram os subsídios requeridos para decisão consolidada sobre a viabilidade ambiental do empreendimento.

EM BRANCO

EM BRANCO

DNIT



09/06/2010	O IBAMA enviou o Ofício nº 166/2009 – COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA com cópia do Parecer Nº 078/2009 - COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA, por meio do qual foi apresentada a análise do EIA/RIMA e solicitadas complementações ao Estudo.
31/07/2010	O DNIT enviou o Ofício 2360/DG ao IBAMA com as respostas ao ofício Nº 497/2009 – GP/IBAMA e ao Parecer Técnico Nº 078/2009.
06/08/2010	O IBAMA enviou o Ofício 608/2009-GP/IBAMA retificando o Ofício nº 497/2009 – COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA acrescentando ao pedido de complementação itens referentes ao tema flora.
01/09/2010	DNIT enviou o Ofício 2627/2009/DG apontando uma série de questões referentes à análise do IBAMA e solicitando a concessão da licença prévia, tendo como condicionante a apresentação das complementações solicitadas pelo IBAMA.
22/09/2009	O IBAMA enviou o Ofício nº 977/2009-DILIC/IBAMA em resposta aos Ofícios 2360/DG e 2627/2009/DG do DNIT e encaminhando a Nota Técnica Nº 106/2009-COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA que concluiu pela necessidade de envio, por parte do DNIT, da maioria das complementações constantes dos Ofícios nº 608/2009-GP/IBAMA e nº 497/2009 – COTRA/CGTMO/DLIC/IBAMA (das 59 solicitações anteriormente requisitadas foram mantidas 38).
14/07/2010	O DNIT/CGMAB envia ofício ao Diretor de Licenciamento do IBAMA propondo “as bases técnicas” contidas no ofício nº 2360/2009/DG, de 31/07/2009, dirigido pelo Diretor-Geral do DNIT ao Presidente do IBAMA, para um “entendimento institucional” que permita dar andamento aos compromissos assumidos no âmbito do PAC para a BR-319.
14/07/2010	<p>Tendo em vista a imprecisão das exigências formuladas, à época, pelo IBAMA, assim como a substituição da equipe técnica e dirigente da área de licenciamento do IBAMA, o DNIT vem assinalando, desde então, em reuniões no âmbito da Casa Civil e do Comitê Gestor da BR 319, a necessidade de definição precisa das exigências que permitam, efetivamente, conduzir à emissão das licenças ambientais necessárias para o empreendimento.</p> <p>Isto porque, dada a sucessão ininterrupta de pedidos de novas complementações, não dispõe o DNIT das condições técnicas e legais para proceder à contratação de novos serviços ambientais, sem o mínimo de garantias de que estas novas exigências sejam efetivamente necessárias e suficientes para a obtenção das licenças ambientais cabíveis.</p>

EM BRANCO

100

HISTÓRICO DO COMITÊ GESTOR INTERMINISTERIAL DA BR-319

O Comitê Gestor Interministerial da BR-319 foi criado por intermédio da Portaria Interministerial nº 1, de 19 de março de 2009, definindo o Ministério dos Transportes como seu Coordenador.

A referida Portaria foi enviada ao Ministério do Meio Ambiente em 25 de março de 2009 e retornou assinada somente em 08 de maio de 2009, sendo publicada no DOU em 11 de maio de 2009. De acordo com o Art. 2º desta portaria, o Comitê Gestor tem como objetivo “planejar, acompanhar e monitorar a implementação das ações identificadas no item III, subitens 1 a 9 do Relatório Final do Grupo de Trabalho da BR-319, instituído pela Portaria nº 295-MMA, de 22 de setembro de 2008”.

Em 19 de maio de 2009, foi publicada Portaria Ministerial nº 95 com a designação dos representantes, titulares e suplentes, dos seguintes órgãos e entidades: Ministério dos Transportes, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Justiça, Ministério do Desenvolvimento Agrário, Secretaria de Orçamento Federal e Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, Departamento de Polícia Federal e Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

Dois dias após a publicação desta portaria, em 21 de maio de 2009, o Comitê Gestor realizou sua 1ª reunião, ocasião em que se discutiram as ações propostas pelo GT da BR-319 e ficou estabelecido que a prioridade do grupo seria equacionar as providências que precedem a Licença Prévia, e para isso foram criados três subgrupos para tratar dos seguintes assuntos: 1) Estabelecimento de Termo de Referência para contratação de consultoria para levantar e caracterizar a situação fundiária das Unidades de Conservação da área de influência da BR-319; 2) Elaboração de Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária e Ambiental; 3) Levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas.

Para que as atividades propostas fossem realizadas de forma completa e integrada, o Comitê Gestor publicou no DOU, em 31 de julho de 2009, a Portaria Interministerial nº 2, acrescentando os seguintes órgãos: Comando do Exército, FUNAI, por meio da Administração Executiva Regional de Manaus, e Superintendência Regional do INCRA no Estado do Amazonas. Em 13 de agosto de 2009, os representantes, titular e suplente, dos órgãos supracitados foram designados pelo Ministro de Estado dos Transportes por meio da Portaria Ministerial nº 163. Da mesma forma, em 24 de dezembro de 2009, foi publicado no DOU a Portaria Ministerial nº 273, que designa representantes, titular e suplente, da FUNAI para compor o Comitê Gestor.

Assim sendo, para dar celeridade ao cumprimento das ações recomendadas pelo GT da BR-319, foram criados mais dois subgrupos: 4) Demandas sobre recursos financeiros e autorizações para concursos, com a finalidade de tratar de questões específicas de cada órgão, visando sua atuação na área de influência da BR-319; e 5) Postos Integrados de Fiscalização, cujo objetivo é definir a utilização e as necessidades dos diversos órgãos fiscalizadores que serão alocados em 9 postos de fiscalização.

Até que os referidos postos de fiscalização sejam construídos, o entorno da BR-319 será fiscalizado por um Grupo Permanente de Fiscalização, formado entre os dias 15 e 16 de outubro de

EM BRANCO

1974
1975

DNIT

4253
6860/05
4

2009, em Manaus, durante a Oficina de Trabalho para elaboração do Plano Integrado de Proteção e Monitoramento Ambiental para a área de proteção da BR-319.

O Grupo tem realizado reuniões mensais visando o planejamento operacional e a integração das instituições em campanhas de fiscalização, otimizando recursos humanos, logísticos e financeiros, sendo composto pelos seguintes órgãos: Departamento de Polícia Rodoviária Federal do Amazonas e de Rondônia, IBAMA (Amazonas e Rondônia), SIPAM, Polícias Ambientais dos Estados do Amazonas e de Rondônia, ICMBio, Departamento de Polícia Federal, IPAAM/GECAM, CEUC/AM, SEDAM/RO.

EM BRANCO

4254
6860/25
4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 659 /2010-DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010

Jair Sarmento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT
DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318
CEP 70040-902 Brasília / DF
Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

Assunto: licenciamento ambiental da rodovia 319/AM -- pendências relativas às Licenças ambientais de áreas de apoio - reiteração.

Senhor Coordenador,

1. Venho reiterar a solicitação de envio Licenças Ambientais de Operação emitidas pelo IPAAM para as seguintes áreas de apoio do 6ºBEC - Batalhão de Engenharia de Construção nas obras na rodovia BR-319:

A- Canteiro-de-obras e Posto de Combustível (Coordenadas 20M 719842 / 9509944), nas proximidades do Km 220, próximo a Careiro/AM, ressaltando a oficina de manutenção com L.O específica apresentada ao IBAMA,

B- Usina de Asfalto e tancagem de material asfáltico (Coordenadas UTM 20M 729887 / 9518878), no mesmo trecho da rodovia.

2. Devido tratar-se de reiteração, requiro o envio de cópias das devidas Licenças Ambientais em 15 dias do recebimento deste Ofício. Lembro ainda que, em caso de ausência de resposta ou insuficiência de informações, há possibilidade de aplicação das medidas previstas no Decreto 6514/2008.

Atenciosamente,

Guilherme de Almeida
Diretor de Licenciamento Ambiental - Substituto
DILIC/IBAMA

Recebido no Apoio da
CGMAB/DPP/DNIT
Em: 20, 07, 10
Hora: 16, 55
CS: [assinatura]

EM BRANCO

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 URL: <http://www.ibama.gov.br>

4255
6860/25
✓

Ofício nº 660/2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Walmir Marques
Diretor
ENPA Engenharia e Parceria Ltda
Avenida General Ramiro Noronha, nº 510
78043-180 Cuiabá / MT
PABX: (65) 3624-5898 / 3624-2819

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Caro Senhor,

1. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

Lote 04 - Km 872,4 (rio Madeira) ao Km 813,6:

A - Na Usina de Asfalto da SAB-ENPA (Coordenadas 20L 393745 / 9034463):

- A.1- promover o recolhimento de todo o material e solo contaminado com óleo/material asfáltico, incluindo o material asfáltico e restos de concreto na rampa de acesso e demais resíduos existentes na área da Usina para destinação adequada;
- A.2- Executar as atividades relativas ao PRAD, devendo a Supervisão Ambiental acompanhar e orientar a empresa quanto à adequação das medidas em relação ao PRAD aprovado, em termos de cronograma de execução, espécies a serem utilizadas e procedimentos.

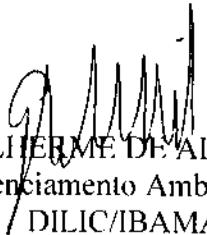
B - Nas Pontes do Km 848.9 (Igarapé Bem-te-vi) e Km 834.9 (Igarapé Galo):

- B.1- executar e finalizar as ações do PRAD, obrigatoriamente, em todas as pontes a partir de outubro desse ano (início do período chuvoso), realizando o monitoramento posterior, sem prejuízo da adoção de demais ações de contenção de processos erosivos e assoreamento dos cursos d'água no entorno das pontes - registra-se que deve-se abranger toda a APP na faixa de domínio da rodovia, e não somente os taludes da margem abaixo da ponte, envolvendo obrigatoriamente o plantio de mudas nativas de espécies de porte arbóreo e arbustivas;
- B.2- Retirada imediatam de resíduos de concreto/madeira/ferragens e estruturas desnecessárias na APP do entorno das pontes e dos cursos d'água, bem como, de solo inconsolidado e restos de madeira de antigas pontes, com destinação adequada desses resíduos - quanto às estacas de madeira no leito que encontram-se em grande dificuldade para remoção, deverá ser retirado o máximo comprimento da estaca com uso de motosserra, justificando o procedimento nos próximos relatórios;
- B.3- Assegurar no andamento e conclusão das obras das pontes, condições adequadas para que as estruturas exerçam a função de passagem de fauna;

B.4- conter o aterro do encabeçamento da ponte sobre o igarapé Galo, evitando o estreitamento do rio pelo aterramento;

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

Atenciosamente,


GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental – Substituto
/ DILIC/IBAMA

Fls. 4256
Pg. 6862/105
Rubrica: *g*



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº *663* /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de *Julho* de 2010

Ao Senhor
Antonio Augusto Pacheco
TESCON Engenharia Ltda
SIA SUL, QD 04-C, LT 56, SALA 308
CEP 71.200-045 BRASÍLIA/DF
Fone/Fax: (61) 3361-8200

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Caro Senhor,

1. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

A- Quanto ao canteiro-de-obras da empresa TESCON ENGENHARIA LTDA, em Careiro/AM (Coordenadas UTM 20M 798840 / 9581459):

A.1- Enviar relatório com avaliação e adequação das estruturas de tancagem e abastecimento do canteiro em relação às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis. Inclui-se a adequação do CSAO, assegurando a eficácia do sistema, prevenir qualquer contaminação.

A.2- Realizar monitoramento constante das emissões atmosféricas (gases e material particulado) da Usina de Asfalto, visando a redução de poluentes, bem como, concretar o fundo da bacia de decantação, para evitar a percolação da água contaminada e possibilitar o recolhimento do material decantando para destinação adequada.

A.3 - Apresentar manifestação do IPAAM quanto à não utilização de filtros de manga na Usina de Asfalto.

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

RECEBEMOS Atenciosamente,
EM 20 de 07 de 2010
Giselle R. de Almeida
ASSINATURA

GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental- Substituto
DILIC/IBAMA

EM BRANCO

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

4257
6860/05
/

Ofício nº *662* /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, *20* de *Julho* de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Tenente Coronel Paulo Roberto Viana Rabelo
Comandante
5º BEC - Quinto Batalhão de Engenharia de Construção
Rua Rogério Weber, nº 01
76804-900 Porto Velho / RO
Telefone: (69) 3224-1149 Fax: (69) 3224-1158

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Senhor Comandante,

1. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

Lote 03 - Km 813,6 - 763,6 – responsabilidade do 5ºBEC:

A - Na Jazida do Km 4,5 (sentido Humaitá/AM - coordenadas UTM 20L 393935 / 9034944):

A.1- iniciar as ações de recuperação ambiental das áreas com exploração já finalizada, com reconformação da topografia e plantio de mudas arbóreo-arbustivas, devendo a Supervisão Ambiental acompanhar e orientar a empresa quanto à adequação das medidas em relação ao PRAD aprovado, em termos de cronograma de execução, espécies a serem utilizadas e procedimentos.

A.2- eliminação dos pontos de empoçamento e instalação de drenagem provisória nas áreas de exploração, evitando possíveis focos de proliferação de vetores de doenças;

A.3- comunicar ao IBAMA sobre a definição das providências relativas ao Plano de Encerramento ora protocolado na SEDAM em conjunto com o PRAD;

B- Na Usina de Asfalto do 5ºBEC (no Km 4,5 - sentido Humaitá/AM - coordenadas UTM 20L 393935 / 9034944):

B.1 - encaminhar ao IBAMA, por meio dos Relatórios Quadrimestrais, os comprovantes de destinação dos resíduos tendo em vista a desmobilização da Usina;

B.2- comunicar ao IBAMA sobre a definição das providências relativas ao Plano de Encerramento ora protocolado na SEDAM em conjunto com o PRAD;

C- No Canteiro-de-obras do 5ºBEC (Coordenadas UTM 20L 436558 / 9107923):

C.1- quando oportuno, a desmobilização do canteiro deverá atender ao Plano Ambiental de Construção, com retirada e disposição adequada de todos os resíduos de concreto e material asfáltico e remoção de materiais/solo contaminados com componentes asfáltico e óleo, recuperação da área e fechamento de todas as fossas sépticas instaladas no canteiro;

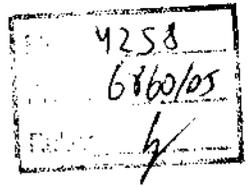
C.2- monitorar a ocorrência de processos erosivos no sistema de drenagem do canteiro, com a adoção de barreiras/bacias de contenção, se necessário;

- C.3- recuperação ambiental da APP existente no entorno do canteiro, em direção à vereda próxima ao alojamento;
- C.4- executar a manutenção e limpeza dos sistemas de drenagem e CSAO da rampa de lavagem de veículos, tancagem e abastecimento de combustíveis.
- D- Controle do sulco de erosão em APP no lado esquerdo da rodovia (no sentido Humaitá), nas Coordenadas UTM 20L 392435 / 9061166, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e bacias de contenção, e recuperação vegetal;
- E – Nas Pontes entre Km 813,6 – 763,6:
- E.1- executar e finalizar as ações do PRAD, obrigatoriamente, em todas as pontes a partir de outubro desse ano (início do período chuvoso), realizando o monitoramento posterior, sem prejuízo da adoção de demais ações de contenção de processos erosivos e assoreamento dos cursos d'água no entorno das pontes – registra-se que deve-se abranger toda a APP na faixa de domínio da rodovia, e não somente os taludes da margem abaixo da ponte, envolvendo obrigatoriamente o plantio de mudas nativas de espécies de porte arbóreo e arbustivas;
- E.2- Retirada imediata de resíduos de concreto/madeira/ferragens e estruturas desnecessárias na APP do entorno das pontes e dos cursos d'água, bem como, de solo inconsolidado e restos de madeira de antigas pontes, com destinação adequada desses resíduos – quanto às estacas de madeira no leito que encontram-se em grande dificuldade para remoção, deverá ser retirado o máximo comprimento da estaca com uso de motosserra, justificando o procedimento nos próximos relatórios;
- E.3- Assegurar no andamento e conclusão das obras das pontes, condições adequadas para que as estruturas exerçam a função de passagem de fauna;
- E.4- prevenir o vazamento de material asfáltico pelos furos de drenagem das pontes, bem como, recolher o material asfáltico escorrido nas margens dos rios.
- E.5- Na ponte sobre o igarapé Acuã (Km 805), já que o seu entorno serve de acesso à população local ao curso d'água, navegável boa parte do ano, promover as medidas de estabilização do acesso utilizado.

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

Atenciosamente,


GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental – Substituto
DILIC/IBAMA



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Frecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº *663* /2010-IDLIC/IBAMA

Brasília, 20 de

Julho

de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Tenente Coronel César Augusto do Valle
Comandante
7º BEC – Sétimo Batalhão de Engenharia de Construção
Avenida das Nações, nº 2100
69912-600 Rio Branco / AC
PABX: (68) 3226-3253 / 3227-1121 / 3226-3437

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Senhor Comandante,

1. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

Lote 01 - Km 718,6 ao Km 678,6 – responsabilidade do 7º BEC:

- A- executar imediatamente o PRAD, com o acompanhamento/orientação da Supervisão Ambiental de forma a serem seguidas as diretrizes previstas no PRAD aprovado pelo IBAMA, nas áreas de empréstimo/jazidas, taludes da rodovia e Áreas de Preservação Permanente interceptadas, bem como, promover a estabilização dos taludes das margens de igarapés atingidos, para evitar o assoreamento dos cursos d'água e atuar de maneira preventiva. O plantio de mudas deve respeitar as espécies nativas do entorno da área a ser recuperadas e as diversas tipologias cerrado ou floresta, não realizando plantios equivocados de espécies não correlatas à tipologia de vegetação do entorno da área a ser recuperada;
- B- informar sobre a implantação de medidas de contenção e controle do sulco de erosão em APP, nas Coordenadas UTM 20M 487602 / 9145433, com reconformação do terreno, e instalação de barreiras e bacias de contenção, e recuperação vegetal;
- C- realizar a proteção dos taludes, como enrocamento com pedra-rachão ou outra medida efetiva, na boca do bueiro localizado nas Coordenadas UTM 20M 477336 / 9134717, evitando erosão da plataforma da rodovia e assoreamento do corpo hídrico, bem como, promover a substituição do bueiro armico instalado no local;
- D- implantação de estruturas definitivas para controle/contenção de sulcos erosivos no final da drenagem pluvial em direção à ponte do Km 706,0 (coordenadas 20M 483663 / 9141339), para reduzir a velocidade do escoamento pluvial e controlar os processos erosivos, com a implantação de muro de gabião, bacias de contenção e dissipadores de energia ao longo da drenagem em mais de um estágio, conforme a necessidade.

E - No canteiro de obras do 7ºBEC (Coordenadas UTM 20M 491280 / 9165364):

E.1- relatório com adequação das estruturas do canteiro quanto ao atendimento às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma Técnica NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis;

E.2- monitorar a eficiência dos separadores de água e óleo e promover a sua manutenção periódica;

E.3- demonstrar no relatório semestral a instalação de caixa de areia (retenção de sólidos) para a rampa de lavagem, antes do direcionamento do efluente para a caixa separadora;

E.4- Em todos os geradores a óleo diesel: instalação em área coberta, com muretas de contenção e piso impermeabilizado;

E.5- monitorar a ocorrência de processos erosivos e a qualidade dos efluentes na saída da caixa separadora da Usina/tancagem;

E.6- em área adjacente à antiga Usina, adotar solução técnica que previna a mistura dos efluentes pluviais com os resíduos oleosos existentes, seja pela implantação de cobertura ou sistemas de contenção localizados.

E.7- Na área de tancagem da antiga Usina de Asfalto, implantar cobertura da área, e instalação de caixa separadora, bem como, remover os resíduos oleosos.

E.8- Na tancagem da nova Usina, recolher o acúmulo de óleo dentro da mureta de contenção antes da passagem pela caixa separadora, e implantar piso impermeabilizado com drenagem direcionada para a CSAO.

E.9- Em frente ao canteiro, promover a reconformação e suavização dos taludes do depósito de material laterítico na faixa de domínio.

Lote 05 - Km 678,6 ao Km 655,3 – responsabilidade do 7º BEC:

A - coletar e armazenar os restos de material vegetal oriundos da supressão, em trechos esparsos ao longo da rodovia, para estocagem deste material no canteiro ou em áreas de empréstimo já exploradas, para utilização no processo de recuperação das áreas degradadas. E ainda, nas pilhas de estocagem, instalar barreiras de contenção ao seu redor, para prevenção de erosão e perda do material.

B- determinação às empreiteiras e 7ºBEC que adotem procedimentos de controle da supressão de vegetação, e evitem a instalação de áreas de empréstimo na faixa de domínio em locais propostos pelo DNIT e IBAMA para instalação de passagens de fauna;

C- não executar o aterramento de margens de igarapés e de veredas, durante procedimentos de supressão de vegetação em todo o Lote 5, e retirar o solo solto e os restos vegetais de todas as APP's interceptadas, como no bueiro das Coordenadas UTM 20M 482211/9161026 e Igarapé do Retiro nas Coordenadas UTM 20M 480721 / 9160644.

D – realizar a proteção ambiental de todas as APP's interceptadas, incluindo a utilização de biomanta nos taludes com maior declividade ou mais próximos ao leito do rio.

Nas Pontes dos Lotes 01 e 05:

A.1- executar e finalizar as ações do PRAD, obrigatoriamente, em todas as pontes a partir de outubro desse ano (início do período chuvoso), realizando o monitoramento posterior, sem prejuízo da adoção de demais ações de contenção de processos erosivos e assoreamento dos cursos d'água no entorno das pontes – registra-se que deve-se abranger toda a APP na faixa de domínio da rodovia, e não somente os taludes da margem abaixo da ponte, envolvendo obrigatoriamente o plantio de mudas nativas de espécies de porte arbóreo e arbustivas;

A.2- Retirada imediata de resíduos de concreto/madeira/ferragens e estruturas desnecessárias na APP do entorno das pontes e dos cursos d'água, bem como, de solo consolidado e restos de madeira de antigas pontes, com destinação adequada desses resíduos – quanto às estacas de madeira no leito que encontram-se em grande dificuldade para remoção, deverá ser retirado o máximo comprimento da estaca com uso de motosserra, justificando o procedimento nos próximos relatórios;

A.3- Assegurar no andamento e conclusão das obras das pontes, condições adequadas para que as estruturas exerçam a função de passagem de fauna;



4259
6860/05

- A.4- prevenir o vazamento de material asfáltico pelos furos de drenagem das pontes, bem como, recolher o material asfáltico escorrido nas margens dos rios;
- A.5- Realizar a recuperação ambiental de todas as áreas suprimidas na ponte sobre o igarapé Bom Futuro, incluindo a área de implantação de rampa para acesso para máquinas;
- A.6- Na ponte sobre o igarapé do Retiro, assegurar o acompanhamento da equipe de Supervisão Ambiental, para garantir que a supressão ocorra somente dentro da área mínima necessária para as obras, bem como, implantar cerca de arame na APP dentro da faixa de domínio da rodovia, colocando sinalização indicativa "área em recuperação ambiental" ou similar, deixando o restante da APP fora da faixa de domínio para o acesso ao leito do rio pelos moradores locais.

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

Atenciosamente,


GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental – Substituto
DILIC/IBAMA

EM BRANCO

EM BRANCO

Folha:	4260
Processo:	6860/05
Assinatura:	



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN – Trecho 2, Edifício Sede – Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 664 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010

À Vossa Senhoria o Senhor
Tenente-coronel Mário Brasil do Nascimento
06º Batalhão de Engenharia e Construção
Exército Brasileiro - Ministério da Defesa
Avenida Capitão Ene Garcez nº 1037
69304-000 Boa Vista - RR
Fone/Fax: (95) 3621-3220 - 3621-3230

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Senhor Comandante,

1. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

SEGMENTO C (Km's 177 a 250):

- A- Implantação imediata do Subprograma de Monitoramento, Prevenção e Controle de Processos Erosivos, com a correção dos vários casos de assoreamento e focos de erosão:
- B - apresentar cronograma atualizado e executar as ações do PRAD aprovado pelo IBAMA nas jazidas/áreas de empréstimo já exploradas, APP's degradadas, e demais áreas de passivos ambientais, incluindo as áreas de vegetação morta pelo alagamento causado pela construção de ensecadeiras para implantação de bueiros.
 - B.1 - Quanto às APP's, adotar de imediato medidas de cobertura e proteção vegetal dos taludes com gramíneas/leguminosas, reconformação topográfica, retirada de excesso de solo/resíduos, proteção com biomanta no entorno imediato das bocas dos bueiros/pontilhões (lateral e parte superior das bocas de bueiros), e plantio de espécies nativas arbustivas e arbóreas principalmente. Em adição, deve-se enviar informações detalhadas sobre a listagem de espécies nativas arbóreo-arbustivas a serem utilizadas, com número de espécies condizente com a diversidade das tipologias florestais na região, além do detalhamento dos tratos culturais e demais procedimentos de coletas de sementes/propágulos e instalação de viveiros.
- C - Apresentar retificação da LO 051/2008-01 do IPAAM para a jazida do Km 184,6 (Coordenadas UTM 20M 741338 / 9530808 – Ponto GPS 016 – área estimadas de 01 hectare), de forma a ajustar as coordenadas até então deslocadas cerca de 5 km, bem como, enviar a planta da poligonal da jazida.
- D - Instalar fossa séptica e estruturas de piso e cobertura no gerador a diesel, em alojamento/contêiner para guarda de depósito de seixo (coordenadas 20M 719143 / 9509392 – Ponto GPS 031).

- E - Somente autorizar a instalação de acessos à rodovia, quando devidamente identificado e comprovado a propriedade do terreno (matrícula do imóvel e demais documentos) lateral à rodovia, segundo procedimentos aprovados no Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio, incluindo as determinações enviadas pelo IBAMA;
- E.1 - Inserir nas exigências a serem requeridas pelo DNIT para construção de estradas, ramais e acessos em áreas florestadas (retiradas as áreas urbanas), a prévia apresentação do documento de propriedade ou cessão do imóvel rural, e também a Autorização de Desmatamento para o acesso emitida pelo Órgão Estadual de Meio Ambiente;
- E.2 - Analisar e realizar mapeamento, além das estradas secundárias, ramais e acessos irregulares, da detecção e monitoramento da evolução do desmatamento no entorno da faixa de domínio da rodovia, mesmo que não havendo acessos irregulares ligando à rodovia;
- E.3 - Utilizar imagens de satélites Landsat/TM ou CBERS (as mais recentes disponíveis), ou ainda outras imagens de melhor resolução, para a confecção de mapas de ocupações irregulares e desmatamentos no entorno da faixa de domínio, com verificação e atualização de acordo com a periodicidade de apresentação dos relatórios ambientais;
- E.4 - Desativar todos os acessos irregulares construídos sem atendimento dos procedimentos do Programa de Monitoramento e Controle da Faixa de Domínio;
- F- Apresentar, em 15 dias, a Licença de Operação emitida pelo IPAAM do Canteiro-de-Obras/Usina-de-Asfalto/Oficina de manutenção do 6ºBEC;
- G- Executar o PRAD no canteiro do 6ºBEC, com priorização da instalação de drenagem adequada para evitar empoçamentos e sulcos de erosão, e recuperação da APP na parte posterior do canteiro, com retirada de troncos e galhos, e plantio de mudas;
- H- Implementar as ações previstas no Subprograma de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes, no canteiro-de-obras do 6ºBEC e Posto de Combustível, incluindo:
- H.1- avaliar a adequação das estruturas de tancagem e abastecimento do canteiro em relação às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis. Inclui-se a adequação do CSAO, assegurando a eficácia do sistema, prevenir qualquer contaminação.
- H.2- realizar a manutenção da CSAO, com demanda de troca das placas coalescentes, e aprofundar as caixas de areia (cerca de 01 metro) para garantir a eficácia das decantação/retenção de sólidos
- H.3- adequar os sistemas de tratamento dos efluentes sanitários dos alojamentos/cozinhas/banheiros do Canteiro, realizando manutenção da fossa séptica (solucionando as trincas e o aporte de águas pluviais).
- H.4- na área de sanitários dos soldados e lavagem de roupas, implantar cobertura para impedir que as águas pluviais sejam direcionadas para a fossa séptica.
- I - Usina de Asfalto e tancagem de material asfáltico (Coordenadas UTM 20M 729887 / 9518878), realizar as seguintes ações:
- I.1 - adequar a área do carregamento de caminhões da Usina de Asfalto, que ainda apresenta restos de asfalto dispostos diretamente no solo, além da caixa separadora e caixas de areia com material asfáltico;
- I.2 - implantar barreiras de contenção e dissipação nas valas de drenagem da área;
- I.3 - informar sobre a substituição da Usina atual por Usina que possui sistema de filtros de manga para redução de emissões, extinguindo a bacia de decantação da atual usina.
- I.4 - avaliar a adequação das estruturas de tancagem e Usina em relação às normas da ABNT pertinentes, especificamente da Norma NBR 14605 - Sistema de drenagem oleosa e NBR 7505-1 - armazenamento de combustíveis. Inclui-se a adequação do CSAO, assegurando a eficácia do sistema, prevenir qualquer contaminação.
- J - Conforme exigência do IBAMA, realizar a implantação de ponte ao invés de bueiro, para servir como passagem de Fauna no seguinte local: coordenadas UTM: 20M 697773/ 9491783);
- K - Na Oficina de manutenção do Canteiro, implantar barreiras de contenção e dissipação nas valas de drenagem da área;

4261
6800/05

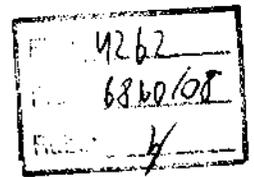
4

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

Atenciosamente,

GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental Substituto
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071. Fax: (0xx) 61 3316-1166 - URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 665 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010

À Vossa Senhoria o Senhor
Lauri Boscatto
Gerente Administrativo
Arteleste Construções Ltda
Rua Rio de Janeiro nº 06 - Bairro Águas Belas
83.010-540 São José dos Pinhais - PR
Fone/Fax: (41) 3382-2044

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Caro Senhor,

I. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

Pontes sobre o rio Castanho e rio Tupana

- A- Condicionante 2.3 da Licença de Instalação do DNIT (promover a instalação de estruturas de passagem laterais de pedestres/ciclistas nas pontes);
- B- Para prevenção e controle de erosão e assoreamento, proceder a instalação de drenagem provisória e bacias de contenção nas margens com solo exposto dos rios, inclusive com uso de biomantas;
- C- Na ponte sobre o Rio Castanho:
- C.1- apresentar planta com a delimitação da APP do rio Castanho a ser restaurada, na faixa de domínio, com indicação das ocupações existentes, incluindo residências, benfeitorias e outras estruturas;
- C.2- na área do encabeçamento da ponte na margem de Careiro, onde foram implantados refeitórios e sanitários, realizar a manutenção urgente da tubulação que leva até a fossa séptica;
- C.3- na margem do Careiro, promover a execução imediata do retaludamento do aterro em toda a margem do rio (inclusive na parte do aterro voltado aos flutuantes próximos à ponte), com suavização da declividade do talude, colocação de barreiras provisórias (rip-rap) na base do aterro, e colocação de biomanta no talude resultante voltado para o rio, tendo em vista o material lançado às margens do rio. Destaca-se que todo o excesso de solo inconsolidado numa distância de 10 metros no local deverá ser retirado, com reconformação topográfica e recuperação vegetal da APP, quando da finalização das obras. O solo retirado desse local ao lado da rampa poderá ser disposto em área de jazidas esauridas, mas com espalhamento do material e instalando drenagem provisória para controle de erosão.
- C.4- Na outra margem, promover a retirada de excesso de solo e resíduos, além da colocação de contenção de forma imediata. Da mesma forma, promover a retirada de excesso do aterro do encabeçamento e seu retaludamento/suavização, incluindo a

desativação do acesso lateral, além da implantação de barreiras (rip-rap) e colocação de biomanta em todo o talude voltado para o rio, ao término das obras.

C.5 - Apresentar a delimitação da faixa de domínio no trecho, em vista das futuras ações de recuperação ambiental, evitando possíveis conflitos com moradores do entorno e invasões da faixa de domínio.

D- Na ponte sobre o Rio Tupana:

D.1- Apresentar a retificação da Licença de Operação 487/08/IPAAM para a nova área do canteiro-de-obras e usina de concreto;

D.2- dar início imediato às ações de recuperação da APP ocupada irregularmente na área do canteiro, bem como, esgotar/inertizar as duas fossas sépticas da cozinha/alojamento;

D.3- Executar de imediato o PRAD na APP do rio Tupana, excluindo provisoriamente a área das rampas de acesso à balsa, até a liberação do tráfego na ponte, bem como, implantar contenções provisórias para evitar assoreamento e remover acúmulo de solo inconsolidado e demais resíduos de concreto/madeira nas duas margens, ao tempo em que se assegure que as obras em andamento não interfiram na área já recuperada pela ARTELESTE.

D.4- promover o recolhimento e destinação adequada dos efluentes com restos de concreto provenientes da lavagem dos caminhões-betoneiras.

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

Atenciosamente,



GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental – Substituto
DILIC/IBAMA

4263
6860/05
4



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília – DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 – URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº 666 /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010

A Sua Senhoria o Senhor
Márcio Rinaldo Guinassi
Escritório de Porto Velho/RO
Construtora Castilho S.A.
Avenida Campos Sales, 2591
CEP 78900-700 Porto Velho/RO
Tel/fax: (69) 3229-0088

Assunto: inconformidades ambientais do trecho em obras da rodovia BR-319/AM-RO.

Caro Senhor,

1. Dando continuidade aos desdobramentos de recente vistoria na rodovia BR-319/AM-RO, e visando a correção de várias pendências detectadas nas obras, venho encaminhar a listagem de inconformidades ambientais listadas para o trecho em obras de sua responsabilidade, para as devidas soluções:

Lote 02 - Km 763,6 - 718,6

A- No antigo canteiro-de-obras (Coordenadas UTM 20L 436558 / 9107923):

A.1- apresentar manifesto de resíduos da Construtora Castilho, comprovando o tipo e volume de resíduos e restos de material contaminado, bem como, a indicação da empresa recebedora e destinadora dos resíduos contaminados com óleo.

A.2- Promover a execução do PRAD, com o acompanhamento da Supervisão Ambiental.

B- Verificar a adequação de todos os dissipadores de energia instalados nesse Lote que exijam a realização do prolongamento dos mesmos em cota mais baixa com reconstrução da bacia de dissipação, bem como, enviar Relatório indicando o número e localização dos dissipadores substituídos, atendendo ao projeto de engenharia;

C- monitorar a efetividade do bucio duplo celular de concreto, nas coordenadas UTM 20M 474986 / 9132771, quanto à ocorrência de barramentos ou processos erosivos, bem como, recuperar a APP do entorno.

2. Destaco que o DNIT já foi devidamente informado da necessidade de correção imediata dessas pendências, tendo responsabilidade na orientação técnica necessária para a correção das inconformidades ambientais, por meio de sua equipe de Supervisão Ambiental, conforme exige o Termo de Acordo e Compromisso da BR-319 entre IBAMA e DNIT.

Atenciosamente,

GUILHERME DE ALMEIDA
Diretor de Licenciamento Ambiental – Substituto
DILIC/IBAMA

EM BRANCO



4264
6860/05
7

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL
SCEN Trecho 2, Edifício Sede - Bloco A, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3316-1166 URL: <http://www.ibama.gov.br>

Ofício nº *668* /2010 - DILIC/IBAMA

Brasília, 20 de julho de 2010.

À Sua Senhoria o Senhor

Jair Sarmiento Silva

Coordenador CGMAB/DPP/DNIT

DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes

SAN Quadra 03 Lote A, Sala 1318

CEP 70040-902 Brasília / DF

Tel: (61) 33154185; Fax: (61) 3315-4083

Assunto: **encaminhamento de Relatório de Vistoria aos Segmentos A, B e C conforme TAC BR-319/AM-RO**

Senhor Coordenador,

1. Venho por meio deste, tendo em vista vistoria realizada pelo IBAMA ao empreendimento BR-319 em junho de 2010, com o acompanhamento do DNIT e demais instituições envolvidas com as atividades pertinentes ao Termo de Ajustamento de Conduta - TAC, ora firmado para execução de obras nos Segmentos A, B e C da rodovia BR-319, encaminhar (em anexo) as considerações finais/recomendações do Relatório de Vistoria nº 031/2010 – COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, contendo relação de providências para as quais requiro atendimento, sem prejuízo de demais medidas estabelecidas.

2. Da mesma forma, requiro que, as demais Instituições contratadas para execução das obras e dos Programas Ambientais sejam comunicadas pelo DNIT para a adoção das medidas cabíveis, conforme suas atribuições.

Atenciosamente,

Guilherme de Almeida
Diretor de Licenciamento Ambiental - substituto
DILIC/IBAMA

Recebido no Apoio da
CGMAB/DPP/DNIT
Em: 20 07 10
Hora: 16:59
CS: [Assinatura]
A conferir

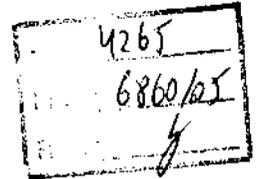
EM BRANCO

EM BRANCO

Data: Fri, 23 Jul 2010 11:24:13 -0300 [23-07-2010 11:24:13 BRT]

De: wanderlei reinecke <wanderlei.reinecke@ibama.gov.br>

Para: mfreitas@ppe.ufrj.br.gov.br, marcelo.ferreira@dnit.gov.br, diogo.santos@ibama.gov.br



Assunto: Envio de LO's de áreas de apoio - 6ºBEC

Parte(s): 2 Notificação 511493 6ºBE C.pdf [application/pdf] 42 KB

3 Notificação 511494 6ºBE C.pdf [application/pdf] 42 KB

1 sem nome [text/plain] 0,88 KB

Srs,

Como informado à Tenente Tercyane do 6ºBEC, aguardamos o envio das Licenças de Operação do IPAAM para o canteiro-de-obras do 6ºBEC, do posto de combustível e da Usina de asfalto e tancagem, que somente contam com licença de instalação.

Lembro que a oficina do canteiro já tem LO do IPAAM, mas neste licença as demais atividades do canteiro não estão contempladas, inclusive são processos diferentes no IPAAM.

Há também uma lacuna com divergências nas informações da Licença de Operação, sendo que a Tenente enviaria esses documentos ao IBAMA, como descritos na Notificação.

Como os prazos acordados durante a vistoria não foram cumpridos, tornou-se necessária a emissão dessas Notificações, lembrando ainda que as informações devem ser enviadas para o endereço nelas citado, com cópia para a Diretoria de Licenciamento Ambiental em Brasília.

Wanderlei Reinecke
Analista Ambiental - IBAMA

EM BRANCO

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA

4266
 6860/05
 /

Ministério do Meio Ambiente - MMA
 INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
 Diretoria de Proteção Ambiental - Dipro

NÚMERO 511493

SÉRIE B

NOTIFICAÇÃO

01. NOTIFIQUELO INTERESSADO

HORA DIA ANO MES

10:00 21 2010 07

02. REGISTRO NO BAMA

03. ATIVIDADE DO NOTIFICADO

04. CÓD. LINDAGE/CONVENIO

05. NOME COMPLETO

06. BATALHAO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO 07.534.932/0001-63

08. ENDEREÇO

09. CPE/CGC

10. BAIRRO OU DISTRITO

11. CIPES

BOA VISTA 69304-000 RR

12. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

APRESENTAR NO PRAZO ABAIXO, AS LICENÇAS DE OPERAÇÃO DO IPAM/AM PARA: 1- CANTEIRO-DE-OBRAS DO 6º BEC (KM 27 DA BR-319) EXCETO A OFICINA DE MANUTENÇÃO (JA COM LO); 2- POSTO DE COMBUSTÍVEL (LATERAL AO CANTEIRO); E 3- USINA DE ASFALTO E TANCAGEM ASSOCIADA, SOB TEMA DAS SANÇÕES CABÍVEIS EM CASO DE NÃO APRESENTAÇÃO.

13. ENDEREÇO DE ARRESENTAÇÃO

14. LOCAL

15. ASSINATURA DO NOTIFICADO

16. ASSINATURA DO NOTIFICANTE

17. PESSOA RESPONSÁVEL CASO O INTERESSADO NÃO ESTEJA PRESENTE

18. LOCAL

19. ASSINATURA DO NOTIFICANTE

15. ASSINATURA DO NOTIFICADO

EMVIADO VIA CORRESPONDÊNCIA

16. ASSINATURA DO NOTIFICANTE

WANDERLEI REINECKE
 AGENTE AMBIENTAL FEDERAL
 SUPLENTE/IBAMA/PR
 MATRÍCULA 1364670

17. PESSOA RESPONSÁVEL CASO O INTERESSADO NÃO ESTEJA PRESENTE

NOME COMPLETO

ENDEREÇO

BAIRRO/DISTRITO

MUNICÍPIO/CIIDADE

CEP

UF

MOD 07.008

18. LOCAL

19. ASSINATURA DO NOTIFICANTE

WANDERLEI REINECKE
 AGENTE AMBIENTAL FEDERAL
 SUPLENTE/IBAMA/PR
 MATRÍCULA 1364670

EM BRANCO

EM BRANCO



Ministério do Meio Ambiente - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
 Diretoria de Proteção Ambiental - DIPRO

NÚMERO
511494

SÉRIE B

NOTIFICAÇÃO

01. NOTIFQUEIRO INTERESSADO		02. REGISTRO NO IBAMA	03. ATIVIDADE DO NOTIFICADO	04. OUTRO UNIDADE/GERENCIAMENTO
HORA	DIA	MES	ANO	
1000	21	2010	07	-
05. NOME COMPLETO		06. C.F.C/COC		
6 BATALHAO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO		07.534.932/0001-63		
07. ENDEREÇO		08. CEP		
AVENIDA CAPITÃO ENE GARCEZ, Nº 1037		69304-000		
08. BAIRRO OU DISTRITO		09. MUNICÍPIO (CIDADE)		
BOA VISTA		10. UF		
		RR		

12. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA
 APRESENTAR, NO PRAZO ABAIXO: 1- CÓPIA INTEGRAL DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO DO IPTAAM/JAM PARA A JAZIDA DO KM 1846 DA BR-319 (L.O. 051/2008 - COORDENADAS Q14°30'341" S / 60°49'32,736" W), COMPROVANDO A REGULARIDADE DA EXTRAÇÃO VISTO O DESLOCAMENTO DE CERCA DE 05 KM DAS COORDENADAS DA LQ, E 2- PLANTA DA POLIGONAL DA ATUAL ÁREA DE EXTRAÇÃO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL (LQ) DO NÚCLEO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL (LQ) IBAMA/PR - RUA GENERAL CARNEIRO Nº 481 - CURITIBA/PR

15. ASSINATURA DO NOTIFICADO

ENVIADO POR CORRESPONDÊNCIA

16. CARIMBO E ASSINATURA DO NOTIFICANTE

Wanderlei Reinecke

WANDERLEI REINECKE
 AGENTE AMBIENTAL FEDERAL
 SUPES/IBAMA/PR
 Matrícula 1364670

17. PESSOA RESPONSÁVEL CASO O INTERESSADO NÃO ESTEJA PRESENTE

NOME COMPLETO

ENDEREÇO

BAIRRO/DISTRITO

MUNICIPALIDADE

CEP

UF

4267
 6860/05
 4

EM BRANCO

EM BRANCO

4268
6860/05
4



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA) NMA
 GERÊNCIA EXECUTIVA DO IBAMA NO ESTADO DO PARANÁ
 RUA N.º Cívica 1399 - Fone: (092) 333-1111 - Fax: (092) 333-1111
 Rua Missionária 1000 - Jd. Planalto de São Carlos - 13.415-000 - Rm 01
 Distrito Industrial - Maracá/AM - CEP: 67000-000

Memo. nº. 0200/2009/GAB/IBAMA-AM

Manaus, 23 de junho de 2009.

À
DILIC/IBAMA/SEDE

Senhor Diretor,

AG Cumprimentá-lo cordialmente, servimo-nos do presente para
 encaminhar Ofício nº 1399/2009/1º OFÍCIO CÍVEL/PR/AM, para conhecimento e
 pertinência.

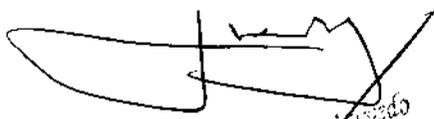
Atenciosamente,

Henrique Pereira
 Henrique dos Santos Pereira
 Superintendente - IBAMA/AM

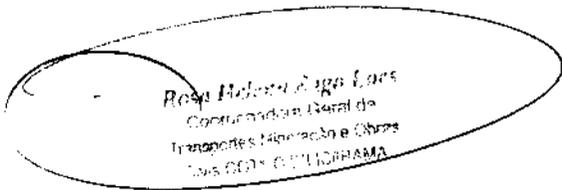
A CGTMO
de ordem

Para atendimento

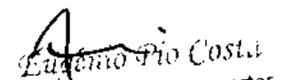
Em 23.6.09


Rosa Helena Lima Lins
Coordenadora Geral de
Transportes, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

A Cotra m
Platendimento
21.6.09


Rosa Helena Lima Lins
Coordenadora Geral de
Transportes, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

AO
Dr. Wanderlei
Para providências

Atte - 
Eugenio Pio Costa
Coordenador de Transportes
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
30.06.2009

AO Dr. Diogo

Verificou-se o
solicitado já
foi atendido,
Caso negativo, atender
o solicitado

 26.07.09
Elcio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

Informo que
a solicitação já foi
atendida anteriormente pelo
Ofício 710/2009 - DILIC/IBAMA

 04.07.10
Diogo Victor Santos
Analista Ambiental
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA
Matrícula: 1528658

4269
6860/05
9



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO AMAZONAS

Av. André Araújo, nº 356 - Alameda - CEP 69.010-100

Telefone: (92) 3613-4111 Fax: (92) 3613-4137

Site: www.mpf.gov.br

SISTEMA FENIX
PR/AM-GABPRE-LFPLG-001815/2009

OFÍCIO n. 1399/2009/1.º OFÍCIO CÍVEL/PR/AM

Ref. 1.13.000.001678/2009-42 (fazer referência a este na resposta)

Manaus, 19 de junho de 2009

Ao Senhor

HENRIQUE DOS SANTOS PEREIRA

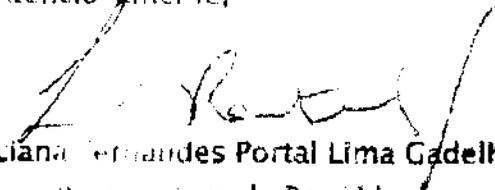
Superintendente do IBAMA no Estado do Amazonas

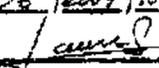
Rua Ministro João Gonçalves de Souza, s/n - Km 03 - RR- 319 - Distrito Industrial
Manaus/AM

Senhor Superintendente,

Cumprimentando-o, no interesse do Procedimento Administrativo em epígrafe, solicito a vossa Senhoria que, no prazo de 5 (cinco) dias, encaminhe cópia das atas de todas as audiências públicas realizadas no Estado do Amazonas e no Estado de Rondônia versando sobre a construção da rodovia BR-319, bem como a lista com nome das pessoas presentes às audiências mencionadas.

Atenciosamente,


Luciana Fernandes Portal Lima Gadelha
Procuradora da República

RECEBIDO
EM: 22/06/2009 10:25hs.
ASS: 
PROTOCOLO/IBAMA/AM

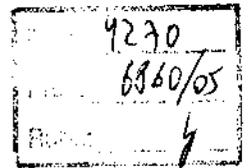
EM BRANCO



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio

Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável
SEPS 702/902 - Ed. Lex, 2º andar. Cep.: 70340-904 - Brasília-DF
Fone: (61) 3313-3533 - Fax: (61) 3313-3854 - e-mail: dpds@funai.gov.br

MMA - IBAMA
Documento:
02001.015450/2010-01



Data: 29/07/2010

OFICIO Nº 487 /2010/DPDS-FUNAI-MJ

Brasília, 22 de julho de 2010.

A Sua Senhoria a Senhor

PEDRO ALBERTO BIGNELLI

Diretor de Licenciamento Ambiental – DILIC

Coordenação de Transportes, Mineração e Obras Civas -CGMTO

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama

70818-900 Brasília - DF

Assunto: **Componente Indígena BR-319**

Referência: Processo Funai nº 08620.002480/07

Senhor Diretor,

1. Em referência ao processo de licenciamento ambiental da pavimentação da BR-319, entre o km 250 e o km 655,7, encaminhamos em anexo o Parecer que traz a análise técnica da Funai acerca dos Estudos do Componente Indígena que integram o EIA/RIMA.
2. Na oportunidade, sugerimos a realização de reunião entre as equipes técnicas desta Fundação e da Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama, a fim de nivelar informações sobre a análise dos estudos e a condução do processo. Para tanto, propomos que o encontro aconteça às 14h30 do dia 29 de julho do corrente ano, na sala de reuniões da Coordenação Geral de Gestão Ambiental (Ed. Sede da Funai, 2º andar).
3. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos por meio dos telefones (61) 3313-3985, 3693 ou 3652.

Atenciosamente,


MARCELA NUNES DE MENEZES
Diretora, Substituta

À COTRA,
Por pertinência.
Em 02/08/2010.


Edison Carvalho
Diretoria de Licenciamento Ambiental
Assessor

À D^{ca} Laura, *para* 09/09/10
Verificar junto a
empresadora se já
recebeu esse parecer

 30.08.10
Eucio Lima da Mota
Coordenador de Licenciamento de
Transporte, Rodovias e Ferrovias
COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA

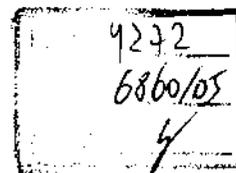
4271
6860/05
L



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Fundação Nacional do Índio - FUNAI
Coordenação Geral de Gestão Ambiental - CGGAM
Coordenação de Licenciamento Ambiental – CALIC

**Parecer N° 08 – “Estudos de Impacto Ambiental -
EIA/RIMA da BR-319 – Trecho do km 250 ao km 655,7 -
Componente Indígena
Processo Funai n° 08620.2480/07**

EM BRANCO



Sumário

1. Introdução	4
2. Caracterização do Empreendimento e seu Contexto Regional	5
2.1 Histórico da BR-319	5
2.2 Contexto socioambiental da região	6
3. Histórico do Processo	10
4. Estudos do Componente Indígena	15
4.1. Caracterização físico biótica das TIs	15
4.2 Estudos antropológicos	16
4.2.1. Abrangência do Estudo do Componente Indígena	16
4.2.2 Discussão sobre as Terras Indígenas abordadas no Estudo do Componente	
Indígena	18
Povo Mura	20
Povo Torá	22
Povo Munduruku	22
Povo Apurinã	22
Povo Paumari	23
Povo Parintintim	24
4.2.3 Considerações sobre o universo de terras indígenas contempladas no Estudo do	
Componente Indígena	25
5. Índios Isolados	31
5.2. Índios Isolados no Contexto da BR-319	32
Definição de Área de Influência Indireta - IBAMA	32
5.3. Referências de Índios Isolados	33
5.4. Informações de Índios Isolados do EIA x Referências da CGIIRC	34
5.5. Principais correções do Componente Indígena no EIA da BR-319, relativos aos índios	
isolados	36
5.6. Medidas Compensatórias/Mitigadoras	37

EM BRANCO

4273
6860/05
✓

5.7. Impactos da BR-319 sobre os Índios Isolados	37
5.8. Perspectivas para a Proteção de Índios Isolados	38
6. Demandas Fundiárias de Demarcação das Terras Indígenas	39
6.1 Esclarecimentos sobre o processo de regularização fundiária das Terras Indígenas no Brasil	39
6.1.1 Das Terras Reivindicadas	40
6.1.2 Das Terras em Identificação e Delimitação, Declaração, Homologação e Registro	47
Identificação e Delimitação	47
Declaração	47
Homologação	47
Registro	48
6.1.3 Das Terras Ocupadas por Índios Isolados.....	51
6.2 Recomendações quanto à regularização fundiária de Terras Indígenas no âmbito da BR-319.....	52
7. Prognóstico dos Impactos Ambientais relacionados às comunidades indígenas na região da BR-319.....	56
7.1 Enfraquecimento e vulnerabilidade de ordem social	56
7.2 Despovoamento de Terras Indígenas.....	57
7.3 Conflitos entre populações locais e migratórias.....	57
7.4 Acidentes decorrentes da circulação na rodovia.....	58
7.5 Ocupação desordenada nas áreas do entorno	58
7.6 Turismo e Ecoturismo nas Terras Indígenas.....	59
7.7 Considerações sobre os Impactos Negativos.....	59
8. Medidas mitigadoras e compensatórias	61
8.1 "Proposta de Programa de Apoio aos Povos Indígenas - fortalecimento e valorização dos povos indígenas da área de influência da BR-319"	61
8.2 Considerações sobre as propostas de mitigação de impactos diretos e indiretos.....	64
9. Considerações Finais.....	69

EM BRANCO



4294
6860/05
4

Parecer N° 08 – “Estudos de Impacto Ambiental - EIA/RIMA da BR-319 – Trecho do km 250 ao km 655,7 - Componente Indígena
Processo Funai n° 08620.2480/07

1. Introdução

Este documento tem como objetivo apresentar a análise técnica da FUNAI acerca dos Estudos do Componente Indígena que integram o EIA/RIMA, referente ao processo de licenciamento ambiental da pavimentação do trecho da BR-319, entre o Km 250 e o Km 655,7.

Estes estudos sobre o componente indígena do EIA foram realizados junto às Terras Indígenas (TI) Apurinã Igarapé São João, Apurinã Igarapé Taumirim, Ariramba (Mura), Cunhã Sapucaia (Mura), Lago Capanã (Mura), Lago do Barrigudo (Apurinã), Lago Jauari (Mura), Nove de Janeiro (Parintintim), Torá (Torá), Tucumã (Apurinã), Mamori, Kamaywá (Munduruku) e Itaparanã (Mura).

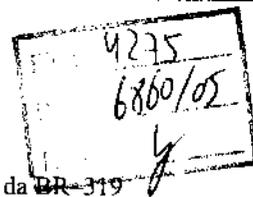
A seguir, Parte 2 deste Parecer faz uma breve caracterização do empreendimento em tela, e seu contexto regional quanto a aspectos socioambientais. Parte 3 traz o histórico do processo a partir dos documentos protocolados junto à FUNAI e por ela emitidos, objetivando possibilitar a compreensão das etapas do licenciamento até o momento. Ressalta-se que a participação da Funai ocorreu desde o início desse processo, com emissão de Termo de Referência (TR) para orientar os estudos do componente indígena. Considerou-se o TR da FUNAI como base para a análise aqui apresentada. Foram utilizados nessa análise, além do próprio Estudo do Componente Indígena, o EIA/RIMA do empreendimento, o parecer do Ministério Público Federal do Amazonas (MPF/AM)¹ e o parecer do IBAMA sobre o EIA/RIMA.

A Parte 4 detém-se na análise dos estudos apresentados para o componente indígena do EIA/RIMA e as propostas trazidas no Plano Básico Ambiental (PBA).

A análise segue na Parte 5, tendo como foco específico a presença de índios isolados. Na Parte 6 estão descritas as considerações acerca das demandas de regularização das TIs inseridas na área de influência da BR-319. Parte 7 trata do prognóstico feito pelo Estudo quanto aos impactos ambientais relacionados às comunidades indígenas, enquanto Parte 8 analisa as medidas mitigadoras e compensatórias propostas. O parecer termina com as considerações finais da FUNAI, apresentadas na Parte 9.

¹ PARECER/PRDC/AM/N° 008/2009

EM BRANCO



2. Caracterização do Empreendimento e seu Contexto Regional

2.1 Histórico da BR-319

A reconstrução/pavimentação da BR-319 objetiva recuperar a trafegabilidade desta rodovia e religar as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO por via terrestre. Construída e pavimentada na década de 1970 durante a ditadura militar, a BR-319 interligava Porto Velho/RO e Manaus/AM, seguindo a calha do rio Madeira na sua margem esquerda, no interflúvio deste rio e os rios Ipixuna, Purus e Solimões. A rodovia posteriormente sofreu intensa degradação devido à inexistência de manutenção e conservação, além da possível inadequação do projeto e o elevado regime pluviométrico da região, sendo que hoje apresenta extensos trechos de atoleiros, péssimo estado do pavimento, queda de pontes e escorregamentos da plataforma estradal. A BR-319 cortou uma imensa região de floresta primária no Amazonas, estado que hoje possui a maior área de floresta intacta na Amazônia. É uma região pouco conhecida por parte da pesquisa científica, ocupada por indígenas com vários graus de contato com a sociedade nacional, inclusive com a presença de índios isolados, como também populações tradicionais de ribeirinhos.

Trata-se de um empreendimento que, ao reabrir ao tráfego e pavimentar o trecho central entre o Km 250 e o entroncamento com a BR-230, trará impactos inéditos, diretos ou indiretos, para todo o território compreendido entre Manaus e Porto Velho, senão além. O próprio Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da obra admite isso expressamente, condicionando a viabilidade do empreendimento ao cenário de governança socioambiental mais amplo na mesorregião Madeira-Purus.

A rodovia BR-319, se trafegável, representaria a única ligação terrestre entre as cidades de Porto Velho/RO e Manaus/AM, com 870 km entre essas localidades. O trecho de interesse específico deste Parecer compreende o segmento viário entre o km 260,4 e o km 678,6, tomando como referência o Plano Nacional de Viação (PNV) de 2007, que corresponde ao trecho anteriormente considerado como sendo entre o km 250 e o km 655,7. Essas alterações quanto ao posicionamento em quilômetros decorrem de alteração do marco zero da rodovia, estabelecido no Plano Nacional Viário de 2007. Os projetos de engenharia para restauração da via no trecho supramencionado foram desenvolvidos por diversas empresas, em momentos distintos, mas no total representam uma obra cujo custo foi estimado em R\$ 697 milhões.

O projeto do trecho inicial, do antigo km 250 ao km 370, coube ao Governo do Estado do Amazonas, por meio da Comissão de Obras Públicas – COP, realizado em 1999 pela empresa Maia Melo Engenharia Ltda. O trecho restante, até a cidade de Humaitá, no entroncamento com a rodovia BR-230 (Km 383,10 até Km 655,3), foi dividido em quatro lotes, os quais foram licitados pelo DNIT em 2005, tendo como vencedoras quatro empresas. Estes lotes são:

- ✓ Lote 1 – km 383,10 ao km 444,8;
- ✓ Lote 2 – km 444,8 ao km 498,50;
- ✓ Lote 3 – km 498,5 ao km 563,70;
- ✓ Lote 4 – km 563,7 ao km 655,3.

EM BRANCO

1988



2.2 Contexto socioambiental da região

Embora a taxa de desmatamento no Estado do Amazonas seja considerada relativamente pequena, correspondente a algo em torno de 2% da sua área florestal, é altamente significativo que esse desmatamento se concentre na região sul do Estado, na área de influência da BR-319 e das outras rodovias que poderão acarretar influências sinérgicas. Conforme dados do IMAZON (2009²) o Projeto de Assentamento (PA) Rio Juma, no Município de Apuí-AM, foi o terceiro assentamento no *ranking* amazônico de desmatamento, perdendo somente para os PAs Jacaré-Açu e Terra Nossa, nos Municípios de Novo Repartimento e Altamira, respectivamente, ambos no Pará. O desmatamento no assentamento Rio Juma contribuiu para colocar o Município de Apuí no sexto lugar do *ranking* do desmatamento dos municípios amazônicos. Conforme o IMAZON:

“O diagnóstico da dinâmica desse desmatamento indicou que as áreas críticas estão localizadas, principalmente, ao longo das rodovias AM-237 (Aripuanã-Apuí), BR-317 e BR-230, em municípios do sul do estado e do Baixo Amazonas. Segundo o diagnóstico, 75% do total desmatado no período ocorreram em apenas seis municípios dessa região. São eles, hierarquizados segundo o percentual desmatado de cada um no período: Lábrea (26%), Apuí (16%), Canutama (9%), Boca do Acre (9%), Manicoré (9%) e Novo Aripuanã (8%). A concentração de três quartos da área desmatada nessa parte do território amazonense decorre do avanço da pecuária e da exploração madeireira predatória, vindas de estados vizinhos; do estabelecimento de projetos de assentamento rural e, também, da perspectiva de pavimentação da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho), que resultou em aumento da pressão pelo uso do solo na sua área de influência, com a valorização da terra na região”.

Esta dinâmica do desmatamento no Estado do Amazonas pode ser vista na Figura 1, a seguir.

Embora os assentamentos do INCRA possuam limites geográficos e seus impactos sejam circunscritos a um determinado espaço territorial, a taxa de desmatamento que exibem, em associação com outras atividades predatórias, como exploração de madeira, é um indicador forte das pressões sobre os recursos naturais. Nesse contexto, é especialmente preocupante a possibilidade da transformação da AM-360 (ligação da BR-319 com Novo Aripuanã) na BR-174, a partir da sua continuação com a atual rodovia AM-237 (Aripuanã-Apuí), ou pela abertura de uma estrada a partir de Manicoré (AM-464), conforme pode ser visto nas Figuras 2 e 3 - Mapas Multimodais do Amazonas e do Brasil (DNIT, 2009³), abaixo. Se for concretizado esse projeto viário, poderíamos apontar, em princípio, grande impacto sobre as diversas terras indígenas situadas à margem direita do rio Madeira, principalmente aquelas que hoje já estão impactadas pela BR-230: TIs Nove de Janeiro, Torá, Ipixuna, Sepotí, Pirahã, Diahui e Tenharim Marmelos.

² Boletim Transparência Florestal – Amazônia Legal, Agosto 2009. Disponível em: <http://www.imazon.org.br/novo2008/arquivosdb/175112SADAgosto2009.pdf>

³ Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/dpp/mapas/mapas/AM.pdf> e <http://www.dnit.gov.br/menu/dpp/mapas/mapas/BRASIL.pdf>

EM BRANCO

11



4277
6860/05
BR-319

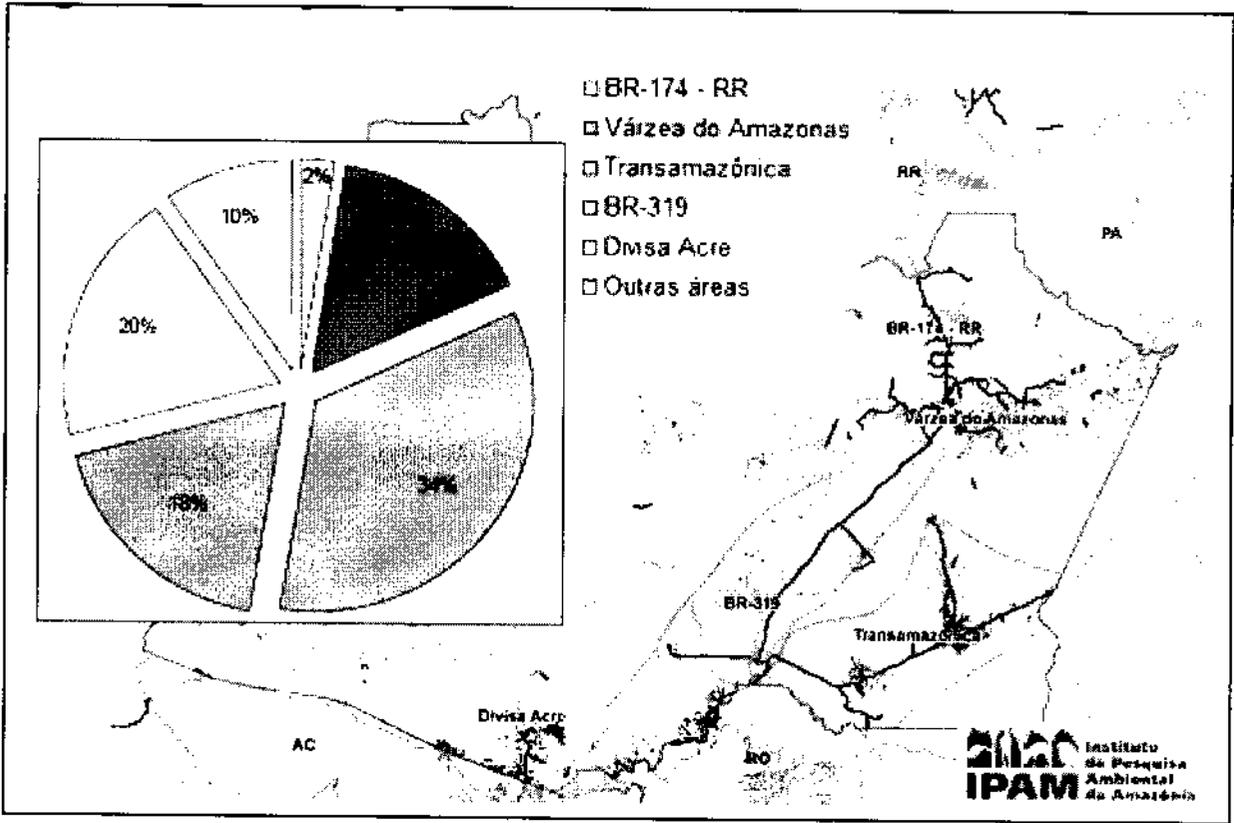


FIGURA 1: Distribuição espacial do desmatamento no Amazonas em 2007
(Fonte: IPAM Clima em Revista. Edição 15, 15/10/2009. Disponível em:
<http://www.ipam.org.br/revista/item/id/146>)

EM BRANCO



4278
6860/05

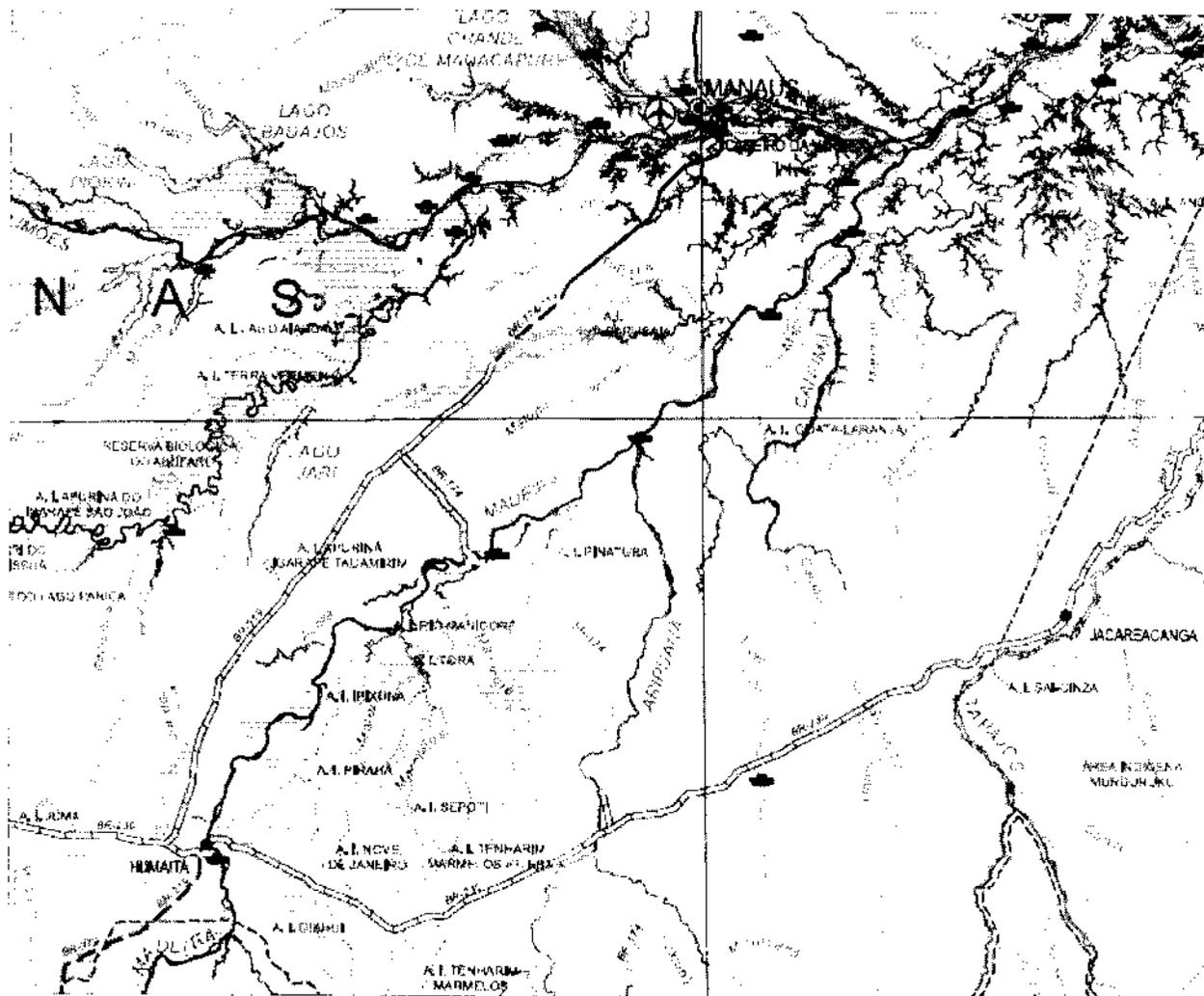


FIGURA 2: Recorte do Mapa Multimodal do Brasil (DNIT, 2009), mostrando uma das projeções possíveis para a BR-174, com continuação para Mato Grosso.

EM BRANCO



4279
6860/05
Rubricado
BR-319

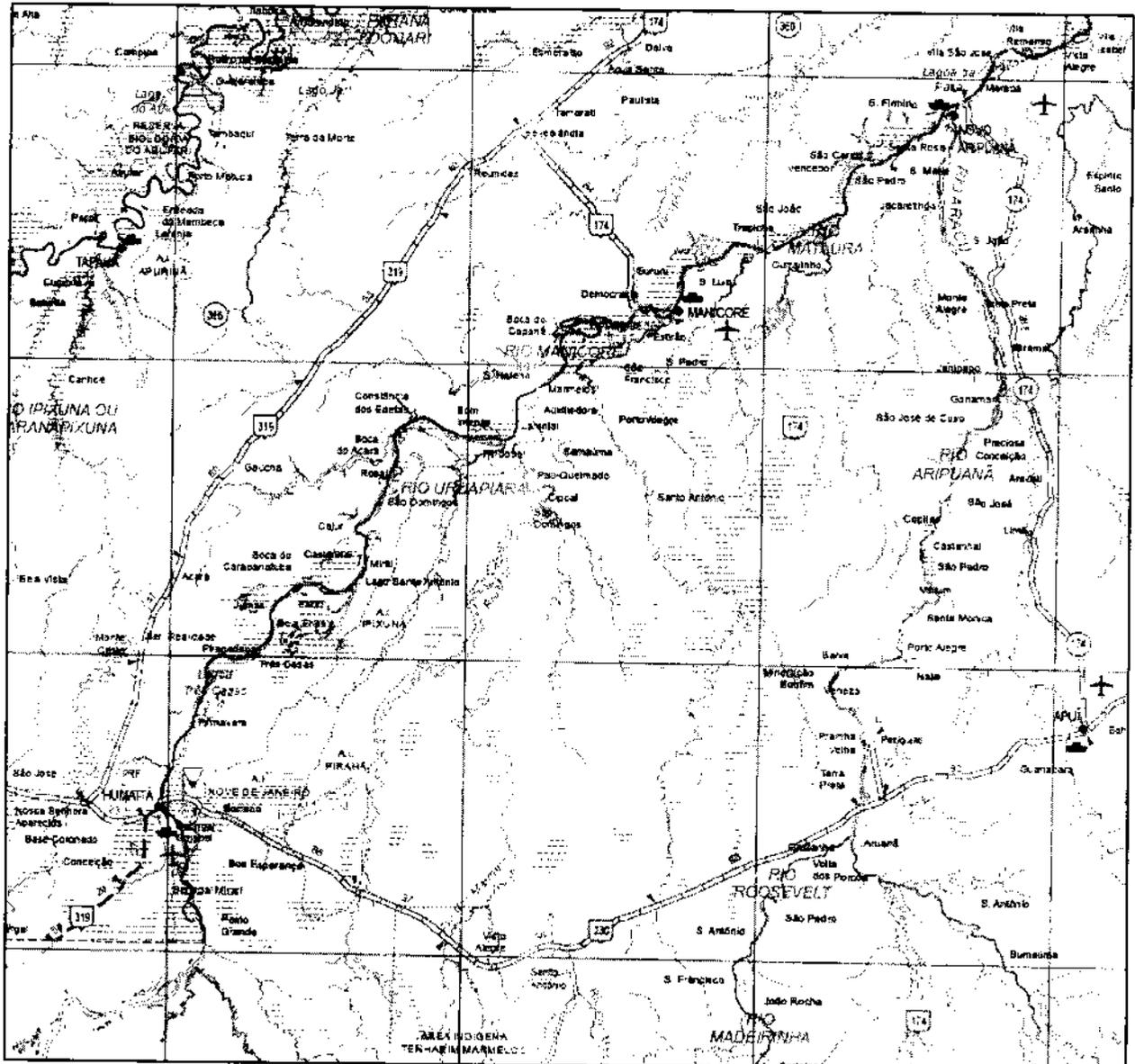
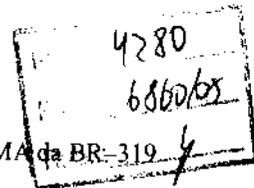


FIGURA 3: Recorte do Mapa Multimodal do Amazonas (DNIT, 2009) mostrando duas das projeções possíveis para a BR-174, com continuação para Mato Grosso. Obs: a rota a partir de Novo Aripuanã utilizaria a atual rodovia AM-237 (Aripuanã-Apui)

EM BRANCO



3. Histórico do Processo

Em 13 de março de 2006, a Secretaria de Biodiversidade e Florestas - SBF, do Ministério do Meio Ambiente - MMA, solicitou à Funai informações sobre populações e terras indígenas no entorno da rodovia BR-319, citando o decreto presidencial de 02/01/2006 que estabelece Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP) na região (Ofício nº 42/2006/GABIN/SBF/MMA). A Coordenação Geral de Patrimônio Indígena - CGPIMA/Funai solicitou à Diretoria de Assuntos Fundiários - DAF, informações georreferenciadas sobre as populações indígenas e as TIs no entorno da BR-319. Por meio do Ofício nº 01/CMAM/CGPIMA/07, foi dada resposta à SBF, encaminhando mapa com a situação fundiária das TIs e suas distâncias em relação à rodovia.

Posteriormente, a CGPIMA/Funai solicitou ao IBAMA informações sobre o andamento do processo de licenciamento da BR-319 (Ofício nº 30/CMAM/CGPIMA/07). Este respondeu, por meio do Ofício nº 64/2007 - CGTMO/DILIC/IBAMA, que a pavimentação da rodovia estava ocorrendo “*sem o devido licenciamento ambiental, motivando a adoção de duas Ações Cíveis Públicas junto à Justiça Federal do Amazonas, movidas pelo MPF, de nº 2005.32.00.004906-7 e nº 2005.32.00.005731-4, requisitando a imediata paralisação das obras de pavimentação, bem como estabelecendo o licenciamento ambiental da rodovia como obrigação ao DNIT e às empreiteiras contratadas*”. Este ofício explicou as divisões em 5 trechos para o licenciamento, enviando dados georreferenciados, afirmando ainda que o DNIT não “procedeu à apresentação das informações necessárias, nem sequer atendeu aos requisitos legais exigidos para realização das obras”. Os dados enviados pelo IBAMA foram encaminhados à Diretoria de Assuntos Fundiários - DAF/Funai (Memorando nº 137/CMAM/CGPIMA/07), que respondeu com a Informação Cartográfica nº 222/07 e o Memorando nº 346/CGID/DAF, indicando 20 situações de terras indígenas com solicitação de ampliação, em estudo ou sem conclusão de limites.

Em 06 de agosto de 2007, o IBAMA enviou à Funai minuta de Termo de Referência (TR) para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, entre os quilômetros 250 e 655,7, solicitando análise e contribuições. Em resposta, Ofício nº 167 DAS/2007, a Funai enviou o TR específico para “Estudos Sócio-ambientais das TIs Lago do Barrigudo, Cunhã-Sapucaia, Lago Capanã, Ariramba e Apurinã do Igarapé Taumirim...”, no âmbito do componente indígena do licenciamento ambiental da rodovia.

No Ofício nº 1289/2007/CGMAB/DPP, cujo assunto é “Considerações acerca dos Estudos Etno-ecológicos solicitados para a Rodovia BR-319”, o DNIT solicitou a simplificação dos estudos, argumentando que a rodovia “já se encontra implantada” e “não intercepta nenhuma terra indígena”. Enfatizou ainda que até mesmo o critério utilizado para Unidades de Conservação que não possuem Plano de Manejo, ou seja, que prevê uma zona de amortecimento em raio de 10 km, não se aplicaria ao caso da BR-319, pois o EIA/RIMA seria elaborado no trecho localizado entre os km 250 ao km 655,7 e nesse trecho não há terra indígena no raio de 10 km da Rodovia. O entendimento do DNIT, portanto, era o de que não havia a necessidade de elaboração de estudos específicos e sim de Plano e Programas mitigadores e compensatórios, os quais somente poderiam ser propostos após a conclusão do EIA/RIMA.

Em resposta ao DNIT, foi enviado pela CGPIMA/Funai o Ofício nº 367/CMAM/CGPIMA/2007, que explicou a inclusão das TIs no estudo com base no memorando

EM BRANCO

EM BRANCO



nº 346/CGID/DAF e nas Informações Cartográficas nº 451/06 e nº 222/07: a TI Lago do Barrigudo encontra-se a aproximadamente 2,5 km da rodovia estando assim na área de influência direta do empreendimento, enquanto a Terra Indígena Cunhã-Sapucaia está localizada a 10 km da rodovia. As Terras Indígenas Lago Capanã e Ariramba encontram-se a aproximadamente 20 km da rodovia, no entanto, a BR-319 serve de acesso aos rios utilizados para adentrar as Terras Indígenas. A Terra Indígena Apurinã do Igarapé Tauamirim encontra-se a 40 Km da rodovia, porém é cortada pela BR-366, uma vicinal da BR-319, portanto, ao se pavimentar a BR-319 criar-se-ia uma situação de vulnerabilidade na referida Terra Indígena.

Com base nessas informações disponíveis, houve o entendimento por parte da Funai de que a pavimentação da rodovia BR-319 traria consigo o risco real de uma pressão externa, tornando as terras indígenas vulneráveis a invasões e outros impactos socioambientais. Assim, foi considerada imprescindível a realização dos Estudos Etno-ecológicos para identificação dos impactos diretos e indiretos que poderão ser ocasionados nas Terras Indígenas em decorrência desta pavimentação.

Em 24 de janeiro de 2008, foi realizada reunião entre técnicos da CGPIMA/Funai, DNIT/DPP/CGMAB e da equipe do EIA/RIMA, para reconsiderar os itens do TR do componente indígena. Posteriormente, o DNIT encaminhou Ofício nº 012/2008 – Projeto BR-319, com a resposta técnica do Coordenador do Projeto, quanto à delimitação do escopo do estudo do componente indígena.

Em 17 de setembro de 2008, o DNIT enviou à Funai cópia impressa e em meio digital do Estudo do Componente Indígena, integrante do EIA/RIMA da BR-319, para análise e anuência quanto a emissão de Licença Prévia (Ofício nº 1167/2008/CGMAB/DPP). Após solicitação da CGPIMA, em 26 de fevereiro de 2009, foi encaminhada, à FUNAI, cópia digital do EIA/RIMA na íntegra.

Em 22 de setembro de 2008 o Ministério do Meio Ambiente instituiu Grupo de Trabalho (GT) da BR-319 por meio da Portaria nº 295. O GT da BR-319 teve como objetivo acompanhar o licenciamento ambiental da rodovia e definir, planejar e apresentar medidas preventivas a serem adotadas quanto aos impactos resultantes do empreendimento, de forma a impedir o desmatamento e a descaracterização do bioma amazônico ao longo da rodovia.

Em dezembro de 2008 o Grupo de Trabalho encaminhou à Casa Civil seu Relatório Final, assinado pelos presidentes do IBAMA e ICMBio, contendo o Plano de Implementação e Proteção das Unidades de Conservação. Ao mesmo tempo em que considerou essencial o estabelecimento das ações previstas neste Plano, o GT entendeu que *“o conjunto de medidas a serem adotadas em relação aos impactos derivados do empreendimento extrapola as possibilidades das instituições governamentais isoladamente”* (p.6). Assim, apontou recomendações adicionais a serem consideradas como pré-condições pelo Governo Federal na execução das políticas de desenvolvimento da região e que se materializam nas ações de suas instituições executoras. São elas:

1. Disponibilização prévia de recursos conforme apresentado no Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319.
2. Implantação imediata de ações interinstitucionais (IBAMA, ICMBio, IPAAM, DPF) de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319, visando impedir o desmatamento e a descaracterização da área.
3. Execução imediata de ações visando a demarcação e sinalização das Unidades de Conservação e Projetos de Assentamentos Rurais.
4. Elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização

EM BRANCO

EM

EM



4282
6860/05
4

- Fundiária pelo INCRA para as áreas ao longo da BR 319.
5. Elaboração e execução, pelos órgãos ambientais estaduais, de um Plano de regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais.
 6. Levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR 319, visando a compatibilização de atividades.
 7. Garantir, no processo de licenciamento ambiental de recuperação da rodovia, a manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes, como as Unidades de Conservação e as Áreas de Preservação Permanentes definidas no Código Florestal, além de outras áreas definidas em estudos específicos, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados.
 8. Criação de vagas, autorização de concursos e alocação de recursos nas instituições.
 9. Formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agro extrativismo.
 10. Que seja previamente formado um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região.

Vale salientar que nenhum dos itens acima considera a existência das comunidades indígenas na área, nem mesmo as Terras Indígenas já demarcadas, bem como não consideram a participação da FUNAI nestas ações prévias à construção da BR-319.

Em 2009, a Portaria Interministerial nº 1 de 19 de março instituiu o Comitê Interministerial da BR-319, envolvendo representantes dos Ministérios dos Transportes, Meio Ambiente, Justiça, Desenvolvimento Agrário, Planejamento Orçamento e Gestão, além do IBAMA, DNIT, INCRA, Polícia Federal, e Polícia Rodoviária Federal, Instituto Chico Mendes e dos governos dos estados do Amazonas e Rondônia.

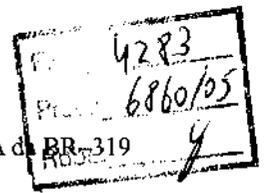
Em 14 de abril de 2009, o IBAMA enviou o Ofício Circular nº 05/2009/CGTMO/DILIC/IBAMA com a programação das audiências públicas entre os dias 22 e 28 de abril de 2009. Em sequência, a CGPIMA/Funai enviou o Memorando nº 228/CMAM/CGPIMA/09 à Administração Executiva Regional (AER) da Funai em Manaus, solicitando sua participação no cumprimento da agenda das audiências.

Por meio do Memorando nº 37/FISMA/SFU/MAO/09, de 17 de abril de 2009, a AER Manaus enviou à CGPIMA a programação para a apresentação do estudo do componente indígenas nas TIs afetadas. Para a Funai, a apresentação dos estudos do Componente Indígena às comunidades indígenas por representantes da equipe responsável é etapa fundamental no processo de licenciamento ambiental, pois representa o momento em que as comunidades validam ou não o conteúdo desses estudos. O cronograma proposto e os trâmites necessários para anuência da FUNAI foram apresentados ao DNIT em reunião realizada no dia 11/05/09 na CGPIMA e oficializados por meio do Ofício nº 239/CGPIMA/DAS/09, de 18 de maio de 2009.

No entanto, antes da realização das audiências públicas ou das reuniões nas comunidades, a AER Manaus repassou à FUNAI em Brasília Mandado de Intimação e Ação Cautelar Inominada interposta pelo Ministério Público Federal do Amazonas - MPF/AM contra as audiências públicas, sendo as informações solicitadas à Funai respondidas por meio do Ofício

EM BRANCO

1944



nº176/CGPIMA/DAS/09. Esse mandado, contudo, foi derrubado, conforme relata o Memorando nº 047/FISMA/SFU/MAO/09 referente às Audiências Públicas realizadas nas cidades de Humaitá, Porto Velho, Castanho Careiro e Manaus:

“A Audiência Pública na cidade de Humaitá, foi iniciada com 1:30 horas de atraso, o juiz federal Ricardo Sales havia suspenso o início das audiências públicas por 90 dias, para que as instituições governamentais e não governamentais interessadas, bem como a população a ser atingida pudessem ter acesso ao EIA/RIMA. O juiz havia determinado que o IBAMA divulgasse o documento por meios de jornais de circulação nacional, estadual e local, internet e em campo, na área de influência direta do empreendimento, para permitir a participação informada da população, inclusive indígena [...]. O pedido de adiamento das audiências foi formalizado pelo MPF no Amazonas, alegando que não houve a devida publicidade do EIA/RIMA relativo às obras de reconstrução da BR-319, por parte do IBAMA. O estudo foi entregue no início do mês de março deste ano e não está disponibilizado na página da internet do Instituto, conforme consulta feita pelo MPF/AM em 14 de abril [...]. Então as 8:30 horas, foi divulgado o parecer do Desembargador da Justiça Federal, Souza Prudente, que derrubou a liminar que havia adiado as audiências públicas para o licenciamento ambiental da BR-319 (Manaus-Porto Velho)”.

Em outro trecho, o relatório sobre as audiências públicas destaca a fala de Jecinaldo Saterê, representante da COIAB. Este *“falou que o movimento indígena não é contra o desenvolvimento da nossa região, mas vai cobrar do Presidente Lula uma audiência pública para tratar das questões indígenas no processo de recuperação da BR-319. Disse ainda que os indígenas querem uma audiência específica para discutir a demarcação das terras indígenas, a fiscalização dessas terras e a implantação de programas estruturantes de sustentabilidade, não programas paliativos. Falou da existência de 13 TIs ao longo da BR, além da existência de cerca de 300 índios isolados.”* O relatório ainda encaminhou, em anexo, a “Nota pública sobre o processo de licenciamento da BR 319: desenvolvimento sim, de qualquer jeito não”, assinada por diversas entidades da sociedade civil (rede GTA, CNS, CI, Arquidiocese de Manaus, FVA, Greenpeace, IDESAM, ISA e IPAM).

Em 10 de junho de 2009 a Presidência da Funai encaminhou Ofício nº 185/2009/PRES-FUNAI ao DNIT, informando que não via óbices para a emissão de Licença Prévia por parte do IBAMA. No entanto, esse ofício não teve o embasamento técnico adequado, de forma que em 15 de julho foi encaminhado Ofício nº 216/PRES-FUNAI ao IBAMA, recomendando que este só emitisse Licença Prévia após a manifestação final da Funai, a partir da emissão de parecer sobre os Estudos do Componente Indígena.

Em 28 de agosto de 2009 o Ministério Público Federal do Amazonas encaminhou por via do Ofício nº 1110/2009/2º OFCIV/PR/AM o PARECER/PRDC/AM/Nº 008/2009, de autoria do Analista Pericial em Antropologia Walter Coutinho Jr., o qual faz uma análise das informações relativas ao componente indígena e outras populações tradicionais encontradas no EIA/RIMA.

Após a realização das audiências públicas, em junho de 2009 houve a apresentação dos resultados dos estudos do componente indígena, junto às comunidades relatadas pelo Estudo como aquelas sofreriam impactos da obra. Essas reuniões foram realizadas em cidades próximas às TIs afetadas, a saber: com comunidades indígenas Mura e Apurinã, em Humaitá; com comunidades indígenas Apurinã, Parintintim e Mura, em Manicoré; com comunidades indígenas Mura, Munduruku e Torá, em Borba. Além da coordenadora da equipe que elaborou o Estudo, participaram dessas apresentações dois representantes da CGPIMA, um

EM BRANCO



4284
6860/05
4

representante da AER Manaus, um representante da COIAB, um representante da COTRE (UFRJ) e do dois representantes do DNIT (regional e Brasília). Além das reuniões nessas cidades, foi também realizada reunião na TI Igarapé São João.

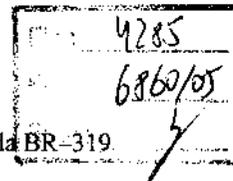
Em 07 de novembro de 2009, o MPF/AM emitiu Recomendação nº 34 aos vários órgãos envolvidos no processo de licenciamento, sendo que para a Funai recomendou:

- a) A apreciação do EIA-RIMA referente à BR-319, fundamentando as condicionantes do licenciamento, quanto ao componente indígena, em critérios técnicos;
- b) O acompanhamento do processo de consulta às populações indígenas, a ser promovido pelo DNIT, nos termos da alínea “g” do item I, a respeito das conclusões e recomendações contidas no EIA/RIMA reformulado;
- c) o encaminhamento ao DNIT e ao MPF de relatório específico relativo à manifestação das comunidades indígenas afetadas pelo empreendimento nos termos da Convenção 169 da OIT.

Em 24 de fevereiro de 2010, foi aprovado no Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU o Acórdão nº 275/2010⁴. Conforme o relator André Luís de Carvalho, “as denominadas pré-condicionantes não são impeditivas do licenciamento ambiental”, ou seja, considerou excessivas as exigências do IBAMA, indicando que o cumprimento das pré-condicionantes estabelecidas pelo GTI da BR-319 não seria necessário para a emissão de Licença Prévia.

⁴ Ata nº 05, de 24 de fevereiro de 2010- Sessão Ordinária – Plenário. Disponível em <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/1318796.PDF> (p. 686-727)

EM BRANCO



4. Estudos do Componente Indígena

Os Estudos do Componente Indígena foram realizados por pesquisadores da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) tendo como base o Termo de Referência (TR) emitido pela Funai com o objetivo de orientar o levantamento e a sistematização das informações.

De acordo com os dados apresentados no Estudo, a metodologia adotada contou com duas etapas; a primeira refere-se ao diagnóstico das comunidades indígenas da área de influência da BR-319, elaborado pela equipe de antropólogos responsável pelo EIA da referida rodovia; e a segunda refere-se ao prognóstico e avaliação dos impactos ambientais, elaborados pela equipe de Prognóstico e Impactos em conjunto com a equipe de Antropologia.

A partir das duas etapas, diagnóstico e prognóstico, foram construídas as propostas do Programa de Apoio aos Povos Indígenas objetivando implantar uma política de Gestão Territorial das TIs localizadas na área de influência. Havendo a emissão de Licença Prévia para a obra, essas propostas deverão fazer parte do Plano Básico Ambiental – PBA do empreendimento.

No estudo do componente indígena, foram levantadas informações na cidade de Manaus (AM) junto às lideranças indígenas dos povos Munduruku, Apurinã e Parintintim. Foi realizado o primeiro trabalho de campo, no município de Manicoré, ocorrendo reuniões com a Organização dos Povos Indígenas Torá, Tenharim, Apurinã, Mura e Pirahã (OPITTAMP), com a Health and Development Service (HANDS), ONG financiada pelo Japão e que atua na área da saúde, e foram coletados dados junto à Secretaria de Educação (SEDUC), Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Fundação Nacional do Índio (FUNAI). Entre 12 e 20 de julho de 2007 foram realizadas reuniões com consultas aos povos Mura, Torá, Apurinã e Munduruku, nos municípios de Manicoré e Humaitá.

Entre 11 e 15 de setembro de 2007 a equipe de estudos continuou as consultas aos povos indígenas afetados pela BR-319, visitando as Terras Indígenas Apurinã, Parintintim e Mura e aldeias próximas tanto da BR-319 como da BR-230 (Transamazônica). As visitas e consultas foram acompanhadas por Valmir Parintintim, coordenador da OPIPAM (Organização Povo Indígena Parintintim do Amazonas), assim como por Marcelo Gusmão, do setor Etnoambiental da COIAB (Coordenação de Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira)

Entre 28 de setembro e 02 de outubro de 2007, foi realizada consulta na Terra Indígena Cunhã Sapucaia, na comunidade Igarapé Grande do povo Mura. Entre 23 e 30 de outubro de 2007 houve consulta aos indígenas das Terras Indígenas São João, Apurinã do Igarapé Tauamirim e Mamori (povo Paumari e Mamori).

A última Terra Indígena visitada foi Lago do Barrigudo, de 23 a 25 de janeiro de 2008. A equipe foi acompanhada pelo coordenador da OIMNB (Organização Indígena Mura de Novo Aripuanã e Borba).

4.1. Caracterização físico biótica das TIs

De acordo com o item (a) do TR emitido pela Funai, *Caracterização físico-biótica das TIs*, a análise teve como base os itens abaixo relacionados, a saber:

- ✓ Georeferenciamento e caracterização sumária, por meio de planilhas de amostras representativas de tipologias ambientais;

EM BRANCO

111



4286
6860/05
4

- ✓ Mapeamento da rede hídrica da TI, caracterizando as microbacias e seus principais pontos de vulnerabilidade;
- ✓ Estudos de classificação dos corpos hídricos e da qualidade da água antes da realização do empreendimento, devendo ser priorizados os corpos d'água que sofrerão influência direta do empreendimento e que passam pelas TIs;
- ✓ Análise cartográfica da região de uso da etnia, com recursos de sensoriamento remoto, visando o reconhecimento e delimitação de tipologias ambientais para a construção de zoneamento ecológico;
- ✓ Análise ecológica da paisagem, com base nos padrões formados pelo arranjo espacial das referidas tipologias;
- ✓ Identificação, caracterização e mapeamento das áreas degradadas e de preservação permanente;
- ✓ Definição do uso atual da terra e sua aptidão para a prática agrícola tradicional e mecanizada enfocando a vulnerabilidade, sustentabilidade a médio e longo prazo, erodibilidade e fertilidade natural do solo.

Dos itens solicitados no TR e acima descritos, não aparece descrita a classificação da qualidade da água dos corpos hídricos que banham as TIs, inexistindo portanto um parâmetro que possa orientar a instalação da Rodovia quanto à avaliação das condições antes, durante e após a realização de quaisquer obras relacionadas ao empreendimento, e que tenha como objetivo detectar e prevenir impactos aos ecossistemas aquáticos.

O Estudo não apresenta ainda o mapa de análise cartográfica da região de uso das etnias, com suas áreas degradadas e de preservação permanente. Além disso, o estudo não definiu a localização das práticas agrícolas tradicionais ou mecanizadas, não apontando também a vulnerabilidade da TIs quanto a sustentabilidade, erodibilidade e fertilidade natural do solo. De forma semelhante ao que foi citado para o caso de recursos hídricos, esta é uma lacuna significativa que poderá prejudicar o acompanhamento de mudanças nas formas de uso da terra, tanto no interior como no entorno das terras indígenas.

É necessário que os mapas sejam apresentados na escala 1:50.000 e que os solos sejam categorizados até seu 3º Nível.

4.2 Estudos antropológicos

4.2.1. Abrangência do Estudo do Componente Indígena

Se tomarmos o que se definiu no Termo de Referência estabelecido pelo IBAMA para a realização do EIA/RIMA a respeito das obras da BR-319, veremos que, a despeito da área objeto do licenciamento ambiental estar contida apenas entre os Kms 250 e 655, a área de influência direta deve abranger, "no mínimo 5 quilômetros de cada margem do eixo da rodovia proposta" e a área de influência indireta deve contemplar as seguintes extensões: "sentido Leste-Oeste: área contida no interflúvio dos rios Madeira e Purus; Sentido Norte-Sul: área situada entre as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO" (folhas 27/28, apud Coutinho Jr, pgs.6/7).

A definição da área objeto do licenciamento ambiental, a saber, o trecho entre os Kms 250 e 655,7, contida no Termo de Acordo e Compromisso, de 2007, entre o DNIT e o

EM BRANCO

1954



IBAMA, resulta do entendimento de que apenas neste trecho referido acima caberiam obras de reconstrução, e aos demais trechos da rodovia (cuja extensão é de 877,4 km) caberiam obras de manutenção, conservação, restauração e ampliação da capacidade de circulação da rodovia.

Porém, como argumenta o perito em antropologia da Procuradoria da República do Estado do Amazonas, Walter Coutinho Jr:

"as obras de recuperação e pavimentação da rodovia BR-319 deveriam ser consideradas como um único empreendimento para fins de licenciamento ambiental [...] Tal pretensão coadunava-se com o entendimento manifesto em um documento da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA, para quem *'as obras de pavimentação na maior parte da rodovia relacionam-se à reconstrução quase que integral da mesma, o que demanda o licenciamento ambiental ordinário'* (fl. 165) [...] *Data venia*, é fictício o pressuposto de que o licenciamento ambiental deva se restringir às obras como se tratasse da recuperação de uma estrada já existente. Como se sabe, cerca da metade de todo o antigo leito da BR-319 tornou-se intransitável por processos de erosão e recomposição florestal, deixando de ser usado para transporte regular há mais de duas décadas. Cuida-se, portanto de um empreendimento que, ao abrir o tráfego e pavimentar o trecho central entre o km 250 e o entroncamento da BR-230, trará impactos inéditos, diretos ou indiretos, para todo o território compreendido entre Manaus e Porto Velho, senão além. (pgs. 3/4)

O mesmo parecer ainda cita o próprio texto do RIMA da obra para dizer que a viabilidade do empreendimento está condicionada ao cenário socioambiental mais amplo na mesorregião Madeira-Purus:

"O reasfaltamento do trecho em questão da rodovia BR-319 significa viabilizar a rodovia inteira como meio de transporte de veículos, organismos vivos e culturas exógenas, permitindo o fluxo desses elementos ao longo da rodovia, e de fora da Amazônia para o centro região amazônica, de forma maciça e inédita [...] Diante disso, a equipe responsável pelo EIA, recomenda a recuperação do trecho entre os km 250 e 655,7 da rodovia BR-319, conquanto seja possível estabelecer um cenário de forte governança ambiental que englobe não somente o trecho objeto deste licenciamento, mas que inclua toda a porção do interflúvio Purus-Madeira situada dentro do Estado do Amazonas." (RIMA, pg. 36 apud Coutinho Jr, pg. 5. Grifos dele)

Dito isso, fica patente que a consideração da área de abrangência do Estudo para o componente indígena não deveria restringir-se apenas ao trecho entre os kms 250 a 655,7, pois os impactos sobre as populações indígenas serão semelhantes **no percurso inteiro da rodovia** e é por este motivo que, tanto o parecer da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA, citado acima, quanto o texto do próprio RIMA concordam que a reconstrução da rodovia deveria ser considerada como um único empreendimento. E, além disso, não é possível identificar no Estudo as razões ou os critérios que levaram os autores a incluírem determinadas terras, como, por exemplo, a TI Torá, no bojo das terras indígenas a serem consideradas no componente indígena e excluir outras terras vizinhas. Portanto, a avaliação da Funai não pode deixar de apontar inconsistência e arbitrariedade nos critérios de definição da área de abrangência do componente indígena e indicar que, no tocante à este quesito, o Estudo deveria ser refeito tomando como critério para a área de abrangência a definição do Termo de Referência do IBAMA para a realização do EIA/RIMA, qual seja, não só a área de influência direta, senão toda a área de influência indireta (a qual coincide com os limites propostos para a ALAP), repetimos, aquela área contida no interflúvio dos rios Madeira e Purus (no sentido leste-oeste) e situada

EM BRANCO



entre as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO (no sentido norte-sul).

Ainda há um outro ponto que torna mais complexa esta definição da área de abrangência do objeto de Estudo para o licenciamento ambiental no que concerne aos impactos sobre o componente indígena e que deve ser ponderado. São as implicações sinérgicas que acumulam-se quando a BR-319 sofre intercepções de outras rodovias, como é o caso da BR-230 (Transamazônica), que cruza a BR-319 no município de Humaitá e o da BR-174, que ainda não chega a cruzar com a BR-319, mas quase a alcança e tem previsão de ser implementada até a BR-319, na altura do município de Manicoré, como pode ser visto nos mapas multimodais do DNIT para a região apresentados na Parte 2.2 deste parecer.

Muito embora a FUNAI não tenha previsto essa questão inicialmente no seu TR, os impactos ambientais sinérgicos de empreendimentos como este, da pavimentação da BR-319, para as TIs têm sido usualmente tratados na maioria dos EIAs produzidos ultimamente. Isto é reconhecido no parecer do MPF/AM:

“Na realidade, o EIA é particularmente falho ao não reconhecer, de forma explícita, os impactos sinérgicos da reabertura e asfaltamento da BR-319 para as comunidades indígenas localizadas no trecho próximo da rodovia Transamazônica (BR-230), tanto no interior da área de influência indireta do empreendimento quanto na região contígua a leste do rio Madeira. Essa ausência de percepção sobre o papel desempenhado pela malha viária já implantada na região para a propagação dos impactos do empreendimento repete-se em relação às rodovias estaduais (planejadas ou em funcionamento) entre a BR-319 e a sede dos municípios de Autazes (AM-254), Borba (AM-356), Manaquiri (AM-354), Novo Aripuanã (AM-360), Tapauá (AM-366) e Manicoré (AM-464) (pg. 10).

Se for concretizado esse projeto viário, poderíamos apontar, em princípio, grande impacto sobre as diversas terras indígenas situadas a leste do rio Madeira (TIs Nove de Janeiro, Torá, Ipixuna, Sepotí, Pirahã, Diahui e Tenharim Marmelos). Essas Terras Indígenas, no entanto, com exceção das duas primeiras citadas acima, foram completamente omitidas pelo EIA/RIMA.

Portanto, enfatizamos: a área de abrangência para o componente indígena não deve restringir-se apenas ao trecho entre os Kms 250 e 655, mas conter a toda a área de influência indireta do empreendimento – interflúvio Purus-Madeira, de Porto Velho à Manaus – além de conter também a área impactada pelos efeitos sinérgicos do entroncamento entre rodovias. Esta região refere-se à margem direita do rio Madeira, desde o entrocamento da BR-319 com a BR-230, no município de Humaitá, seguindo em direção norte, na mesma margem direita do Madeira, até a região cortada pela BR-174, no município de Manicoré.

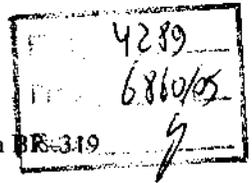
4.2.2 Discussão sobre as Terras Indígenas abordadas no Estudo do Componente Indígena

Para entender melhor a situação das terras indígenas na região que poderá ser afetada pela pavimentação da BR-319, antes da discussão de cada terra, em separado, está o quadro demonstrativo, com base na Tabela nº 3 do estudo, onde destacaremos os conflitos referentes a cada TI e, após, comentaremos sobre os impactos relatados no estudo.

TABELA 1: Terras Indígenas descritas no EIA/RIMA – Estudos do Componente Indígena

EM BRANCO

EM



Nº	Terra Indígena (Povo)	População	Extensão (ha)	Município	Situação atual	Conflitos
1	Apurinã do Igarapé São João (Apurinã)	58	18.232,42	Tapauá	Regularizada-certidão SPU 06/082007	Invasões de caçadores, madeireiros e pescadores vindos de Manaus e Manacapuru.
2	Apurinã do Igarapé Tauamirim (Apurinã)	150	96.457,51	Tapauá	Registrada-(CRI/DPU) em revisão	Barcos pesqueiros; sobreposição da Reserva Biológica Abufari. Conflitos entre os índios e o IBAMA, na época da seca, por causa dos quelônios.
3	Ariramba (Mura)	73	10.357,57	Manicoré	Regularizada-6/09/2006	Pescadores, caçadores (moradores ribeirinhos da RESEX)
4	Cunhã Sapucaia (Mura)	564	471.450,54	Borba e Autazes	Homologada – registro cartorial 01/11/2006	Pescadores, turistas de pesca esportiva
5	Lago Capanã (Mura)	400	6.321,60	Manicoré	Regularizada – 19/10/2004	Madeireiros, pescadores, caçadores (moradores ribeirinhos da RESEX)
6	Lago do Barrigudo (Apurinã)	35		Beruri	Em estudo	Pcixeiros (pescadores comerciais), madeireiros, caçadores e turistas
7	Lago Jauari (Mura)	235	12.023,08	Manicoré	Regularizada-certidão SPU – 16/02/2005	Pescadores, caçadores (moradores ribeirinhos da RESEX)
8	Nove de Janeiro (Parintintim)	430	228.777,10	Humaitá	Regularizada - 14/08/2001	Pescadores
9	Torá (Tora)	260	54.960,99	Humaitá/Manicoré	Regularizada – certidão SPU	Pesca esportiva (liga de ecopousada)
10	Tucumã (Apurinã)	47		Humaitá	Nova em identificação – solicitação a FUNAI – 22/03/2005	Fazendeiros do entorno
11	Mamori	120		Tapauá	Nova em identificação	Pescadores comerciais Sobreposição com FLONA Nascente do Jari
12	Kamaywá (Munduruku)	67		Manicoré	Nova em identificação	Proximidade ao ramal Democracia, madeireiros
13	Itaparanã	200		Canutama	Nova – em	Proximidade da BR-230

EM BRANCO



4290
6860/05
4

(Mura)				identificação - solicitação a FUNAI em 11/03/2005	
--------	--	--	--	--	--

A título de esclarecimento sobre estas Terras Indígenas, resumimos a seguir as informações contidas no Estudo. Frisamos que estas informações quanto à caracterização dos povos indígenas e suas Terras não foram avaliadas quanto a sua precisão etnológica.

Povo Mura

O Estudo relata que, nas TIs do povo Mura, a organização social é baseada em famílias nucleares, que moram entre os lagos Baetas, Jauari e Capanã, além dos rios Madeira, Mataurá e Uruá, formando um “continuum etno-geográfico”. A territorialidade e sociabilidade Mura podem ser entendidas como um “complexo socioambiental”, que permeia ambientes de lagos e rios, para estabelecer trocas materiais e simbólicas. A atividade de subsistência é caracterizada pelos ciclos sazonais e em calendários cosmológicos, onde os rios e os lagos configuram espaços diferenciados para as estratégias econômicas das famílias ali residentes. No verão, o lago (incluindo igarapés, igapós, furos e poços) concentra as atividades de pesca e de coleta. Já no inverno, “o rio é a exterioridade”, a porta que a comunidade tem para escoar seus produtos, o cupuaçu, a pupunha, a farinha de mandioca, o açaí, a castanha, e as atividades de pesca diminuem muito.

TI Lago Capanã

O Estudo indica que aproximadamente 400 pessoas moram nas comunidades desta TI. Na Aldeia Igarapé Grande convivem famílias dos povos Mura e Munduruku. Nas demais, apenas os Mura. Existem projetos em andamento financiados pela Secretaria de Desenvolvimento Humano (SDH) para atividades produtivas (casa para secagem da castanha e casa de farinha).

Segundo informações do Estudo colhidas na reunião realizada na aldeia Palmeira, com todas as comunidades Mura do Lago Capanã, com objetivo de informar as razões do Estudo, assim como escutar as diversas opiniões e propostas das famílias Mura no que diz respeito aos impactos do re-asfaltamento da rodovia, existem conflitos vinculados à extração de recursos naturais (castanha, pesca e caça) provenientes do território Mura, envolvendo ribeirinhos e comunidades tradicionais da RESEX Lago Capanã.

TI Ariramba

No Estudo, esta TI é destacada por sua grande biodiversidade, já que é formada por complexos conjuntos de ecossistemas e está situada na área de influência de diversos igarapés e igapós que convergem para o lago Baetas. A área Mura do Baetas representa o ponto de referência nas inter-relações dos Mura pelos recursos naturais, que eles obtém nos diferentes ambientes. O Estudo relata que em 2007 a população da aldeia Ariramba era de 53 pessoas (7 famílias).

Também relata-se que, na reunião precedente à realização do estudo da BR-319, foi colocado como assunto preocupante o desmatamento realizado por fazendeiros vizinhos. Este fato foi relacionado com outra ordem de problemas que vincula-se à vulnerabilidade da

EM BRANCO
EM BRANCO



4291
6860/05
9

área, factível de invasões. Ainda foi explicado que no mapa da Terra Indígena não aparece como terra demarcada o trecho que vai até a cabeceira do Rio Tabocal. Por outra parte, áreas adjacentes, assinaladas como fundamentais para a perambulação do grupo e para a coleta de castanha, ficaram fora da demarcação, principalmente, um trecho importante próximo à BR-319, onde há castanhais. Assim, o povo Mura do Lago Baetas vem reivindicando a ampliação de todas as Terras Indígenas Mura do Município de Manicoré (Ariramba, Lago Capanã e Lago Jauari). Assinalaram, ainda, a urgência de estabelecer uma demarcação contínua até as cabeceiras do lago Baetas, a fim de impedir invasões.

Outro aspecto apontado pelo Estudo é o esvaziamento de certos povoados, inclusive áreas de ocupação tradicional que não são reconhecidas oficialmente como terras indígenas. São os casos de Acará e Fortaleza, cujas populações vivem em União da Vitória e Porto Velho, mas retornam a essas áreas na época da coleta da castanha.

TI Lago Jauari

O Estudo informa que na comunidade Boca do Jauari moram 160 pessoas, constituindo 23 famílias e que, segundo dados da OPITTAMP, em 2003, a população total da Terra Indígena Lago Jauari contava com 235 pessoas.

É destacado que, no relatório circunstanciado de identificação e delimitação da Terra Indígena Lago Jauari, o Rio Madeira é indicado como a única via de acesso fluvial para esta TI, que fica localizada em sua margem esquerda. Diz-se ainda que esta: *"Encontra-se ocupada em caráter tradicional e permanente, de acordo com os ciclos sazonais que marcam a vida cotidiana do grupo e o calendário de atividades produtivas", desenvolvidas "para o consumo interno quanto em suas trocas comerciais por produtos industrializados de primeira necessidade com os barcos tipo regatão"* (FUNAI, Despacho número 035, 26/03/1996)" (p.91).

TI Itaparanã

Segundo o Estudo, esta terra tem uma situação fundiária diferente das anteriores, pois está em processo de identificação e ainda não foi demarcada. É povoada por 400 pessoas, que ocupam esta área há mais de 150 anos, quando seus antepassados chegaram do Rio Machado, afluente do Rio Madeira, vindos do município de Manicoré. O Estudo afirma que apesar da terra indígena fazer parte do município de Canutama, as relações sociais, econômicas e políticas com instituições e serviços da sociedade nacional são estabelecidas com a cidade de Humaitá.

TI Cunhã Sapucaia

É descrito que as aldeias são construídas em locais que permitem os acessos para navegação nos lagos e igarapés piscosos. Mesmo assim, o acesso a esta terra pela via fluvial, por meio dos rios Madeira e Madeirinha, encontra limitações na época da estiagem, quando as aldeias do rio Preto do Igapó Açu têm sua comunicação com as demais áreas indígenas e as cidades de Borba e de Manaus dificultada pelas cachoeiras dos rios que dão acesso à área. Relatam que possuem alguns barcos e canoas com motor de popa e rabeta, para locomoção entre as aldeias e as cidades vizinhas.

Esta TI fica próxima à BR-319 e, como esta atravessa os rios Tupana e Preto do Igapó Açu, que banham esta TI, a reconstrução da rodovia pode representar uma **"ameaça à integridade ambiental da região"**, caso se estabeleçam conexões da rodovia com a via fluvial, ou seja, caso a rodovia seja um acesso (por meio das pontes) para os rios, que tornar-se-iam vias de penetração da região (p.98).

EM BRANCO

100



Povo Torá

TI Torá

O Estudo indica que nesta TI moram 103 pessoas, segundo dados da FUNAI de março de 2007. Explica que a aldeia Panorama fica na margem direita do rio Marmelos, próxima à foz do igarapé Camujá. Sua maior população é de origem étnica Torá, embora também existam famílias Apurinã, Tenharim, Parintintim, Pirahã e Diahui. A comunidade é representada pelo cacique Tomé Apurinã, que também reúne as funções de agente indígena de saúde e pajé. Seu pai era Apurinã e sua mãe Diahui, e ele é casado com uma mulher Tenharim.

Destaca-se que os “Torá constituem 'o resultado de uma composição com outros grupos indígenas e membros da população regional'. Os Apurinã, segundo dados de Peggion, em 1998, somavam onze grupos familiares reunidos na aldeia Panorama” (p.107).

Povo Munduruku

TI Kamaywa

O Estudo diz que a ocupação desta TI remonta ao avô do cacique Manoel Castro dos Santos, que nasceu no rio Japurá, afluente do rio Solimões e desceu até próximo onde hoje está a BR-319, há mais de 50 anos. Sua família coletava castanhas na região do rio Amapá e desceram até o rio Madeira para escoar a produção de castanhas e outros frutos.

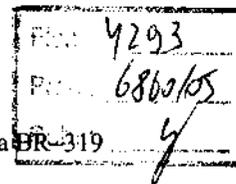
Trata-se de uma área reivindicada que ainda não possui um estudo de identificação e delimitação, embora seja área prioritária a ser demarcada em virtude da ocupação tradicional do grupo. Relata o Estudo que a proposta de demarcação dos Munduruku da Terra Indígena Kamaywá contextualiza-se dentro de uma discussão ampla mantida entre os Munduruku de Manicoré e de Borba em 2007. Os Munduruku delimitaram seu território num perímetro que vai desde a atual BR-319 até o rio Madeira, incorporando as cabeceiras do rio Amapá. Com isto, nesta TI, viveriam diversas comunidades Munduruku dos municípios de Manicoré e Borba, podendo conviver dentro de uma área ocupada tradicionalmente por este povo e, como destacado pelo estudo, quebrando o círculo vicioso de grilagem, invasões e conflitos contínuos com diferentes atores da sociedade regional.

Povo Apurinã

TI Apurinã do Igarapé Tauamirim

O estudo relata que nesta TI existem conflitos de diferentes tipos e gravidade, o que impede o desenvolvimento de uma relação pacífica entre o povo Apurinã, a sociedade regional e os órgãos públicos, assim como sua autonomia como povo indígena que possui um modo próprio de vida. O estudo descreve a invasão de pescadores, e a presença de flutuantes e de barragens de ribeirinhos na boca do igarapé, além da entrada de caçadores. Outro tipo de conflito relatado está relacionado a diferentes interesses entre os índios e o IBAMA, por causa dos quelônios, outrossim, pela sobreposição da Reserva Biológica de Abufari (p.125).

EM BRANCO



TI Apurinã do Igarapé São João

O estudo discorre sobre esta TI afirmando que lá moram 65 pessoas e, segundo o cacique, Adílio Francisco da Silva, a comunidade tem uma antiguidade de 60 anos. Relatam que os *“Apurinã da aldeia São João, assim como da Terra Indígena Tauamirim ofereceram para equipe EIA – RIMA, na despedida, uma dança chamada xingané. Trata-se, de uma antiga dança de guerra, executada atualmente pelos homens, e circunstancialmente por algumas mulheres adultas. Canta-se, e se dança, aproveitando o espaço amplo do pátio da aldeia. Forma-se uma fila que é precedida pelo cacique quem vai conduzindo ao grupo; [...] Já em outra performance, o grupo subdivide-se em vários momentos, para no final engrossar uma fila única. Os homens se ornamentam com cocares e ramos de buriti.”* (p.128)

Afirma que *“as invasões contextualizam-se dentro da morosidade dos processos de indenização. Dentro do perímetro da terra homologada continua morando um antigo posseiro e vários ribeirinhos que usufruem dos recursos naturais da população indígena. Também existem práticas que desrespeitam a situação jurídica dessa Terra Indígena e os direitos dos povos indígenas. Neste sentido, de forma habitual, se arrancam placas de demarcação da Terra Indígena, e persiste um discurso anti-indígena promovido por setores políticos e empresariais da cidade de Tapauá, baseado na idéia que os índios têm muita terra que não lhes pertence”* (p.130).

TI Lago do Barrigudo

O estudo localiza esta TI na margem esquerda do lago do mesmo nome, próximo ao Rio Tupana e da localidade Cacoal. Outra referência geográfica é o local Cova da Onça, que fica a menos de um quilômetro da BR-319, no Km 247, onde há uma ponte construída na rodovia. Relata o estudo que sobre o Rio Tupana existe um flutuante e, em direção à ponte, existe uma pequena mercearia e um bar. Nas localidades próximas moram algumas famílias não-indígenas. Os indígenas manifestaram sofrerem invasões na área reivindicada, realizadas por pescadores comerciais, madeireiros, caçadores e turistas.

TI Tucumã

O estudo afirma que esta TI fica a quatro quilômetros da BR-319, na altura do Km 37, partindo de Humaitá, e que esta área é reivindicada pelos Apurinã e, atualmente, está num impasse para o Ministério da Justiça proceder a sua demarcação. Portanto, não se trata ainda de uma Terra Indígena, mas apenas de uma Reivindicação de Identificação e Delimitação. Lê-se o seguinte sobre esta área no Estudo: *“Os Apurinã relataram para a equipe do EIA-RIMA que em 2002 se realizou levantamento técnico in situ, para demarcação da área reivindicada. Porém, a documentação pertinente a esse processo sumiu após a morte do funcionário da FUNAI/Humaitá que cuidava do caso”* (p.133). O território delimitado pelo estudo, no mapa de terras indígenas, é hipotético com o objetivo de localizar a TI e sua situação fundiária. Há, aproximadamente, 47 pessoas nesta comunidade, liderada pelo cacique José Monteiro de Souza Apurinã. O Estudo destacam que muitos moradores são empregados por não-índios nas lavouras fora da TI.

Povo Paumari

TI Mamori

É relatado no estudo que a aldeia Ponta do Evaristo localiza-se na baía do

EM BRANCO

EM BRANCO



Itaparanã, na confluência dos rios Itaparanã e Ipixuna, onde moram famílias pertencentes ao povo Paumari, e algumas famílias Apurinã, Deni e Mamori. O líder da comunidade é o cacique Raimundo Martín da Silva, da etnia Paumari. Duas famílias moram próximas ao rio e cinco famílias moram na parte de cima, totalizando aproximadamente 50 pessoas. Há no local uma área de terra preta, boa para a agricultura, embora alagadiça. O estudo destaca que os registros históricos indicam que a região do médio Purus já era habitada pelos Paumari na época da chegada dos primeiros colonos não-índios, mas os diversos grupos locais realizaram deslocamentos e migrações consideráveis dentro desta região nos séculos passados.

Os Paumari estão em contato com os não-índios há mais ou menos dois séculos. O estudo afirma: “Eles são mencionados em fontes históricas pela primeira vez em 1845. Naquela época, vários grupos já tinham sido explorados na extração de ‘drogas do sertão’ pelo comerciante Manoel Urbano da Encarnação, que controlava o médio Purus (Schröder, 2002). A própria cidade de Lábrea foi fundada em território Paumari. Estes foram explorados pelo ‘coronel’ Labre, fundador do lugar, como produtores de borracha e fornecedores de peixes, tartarugas e ovos de quelônios. Na época do primeiro ciclo da borracha, as cidades na Amazônia foram iluminadas por lampiões que funcionavam com manteiga e óleo, feitos de ovos de quelônios, o que explica o interesse no trabalho dos Paumari como fornecedores desse produto” (p.138-9).

O estudo destaca que para esta área reivindicada pelos Paumari, não foram obtidos dados da FUNAI, sendo que ainda não existe estudos de identificação. O estudo afirma que a TI Paumari do Lago Manissuã seria a única Terra Indígena ocupada só pelos Paumari, as restantes são divididas com outras etnias. Contudo, afirmam ser raros os casamentos interétnicos entre Paumari e as outras etnias indígenas. Descrevem que os grupos residenciais são famílias nucleares ou grupos familiares extensos (casal, filhos, genros, noras e netos).

Povo Parintintim

TI Nove de Janeiro

O estudo relata que esta TI possui 228.777 hectares e em 2006 era habitada por 430 pessoas. Possui duas aldeias, a destacar, Pupunha e Traíra, ambas dentro da área de influência da rodovia BR-319. É drenada pelo rio Ipixuna e pelo Lago Pupunha (p.147).

A aldeia Pupunha está situada entre grandes extensões de latifúndios, fazendo com que os índios atravessem terras de particulares para deslocar-se para a cidade. Está localizada a apenas 2 quilômetros da BR-230. No inverno, as pessoas saem da comunidade pelo lago e, no verão, pelo varadouro. Moram na comunidade aproximadamente 88 pessoas.

Relativo aos Parintintim, o estudo descreve que eram um pequeno grupo guerreiro durante o final do século XIX e início do XX, quando esteve em conflito com seringueiros ao longo dos 400 Km do rio Madeira, depois de terem sido levado do Tapajós até lá, pelos Munduruku.

O Estudo afirma que as aldeias Parintintim não são muito grandes, sobretudo, desde a redução populacional decorrente do contato. Descreve que as aldeias tem de três a cinco famílias nucleares e, antes do contato frequente com a sociedade regional, as aldeias maiores tinham duas ou três vezes esse tamanho. Citam que as aldeias eram localizadas nas margens dos igarapés, sua configuração tradicional consistia numa única casa comunal, na qual cada família nuclear ocupava um segmento entre os pilares centrais e as paredes laterais. Afirma que, apenas excepcionalmente, grandes aldeias possuíam duas casas.

EM BRANCO



Observa-se que, destas 13 TIs apontadas pelo Estudo, quatro (4) delas (Itaparanã, Kamaywá, Mamori e Tucumã) são áreas ocupadas pelos povos indígenas, mas que ainda estão registradas no órgão responsável pela demarcação como Reivindicações por regularização fundiária. Isto significa dizer que não tiveram sequer seus estudos iniciados para proceder o ato administrativo que as regulamenta como TIs. Este não é um motivo para excluí-las do Estudo, porém é preciso ressaltar que há uma estimativa da Coordenação de Identificação e Delimitação - CGID/Funai (ponto ao qual retornaremos com mais vagar na Parte 6 deste parecer) de que existam, espalhadas ao longo da BR-319 e na área de Influência Indireta da obra, 48 Reivindicações de demarcação de terras, dentre as quais estão as quatro apontadas pelo Estudo, e outras 10 de revisão de limites de TIs já demarcadas. Se estas áreas reivindicadas pelas comunidades indígenas como seu território de ocupação tradicional estão em situação idêntica quanto ao seu processo de regularização fundiária e se estão igualmente contidas na área de Influência Indireta do empreendimento, então, deveriam estar, em seu conjunto, incluídas no componente indígena do Estudo.

Duas outras terras apontadas pelo EIA/RIMA, as TIs Torá e Nove de Janeiro, a primeira localizada à margem direita do rio Madeira na altura da fronteira entre os municípios de Humaitá e Manicoré, e a segunda, também à margem direita do Madeira na altura do entroncamento da BR-319 com a BR-230, estão fora da área definida como sendo de Influência Indireta do empreendimento, bem como o que se definiu como ALAP, e não há argumento explícito algum para a inclusão delas no componente indígena do Estudo. Aliás, elas aparecem isoladas de seu contexto, com se fossem solitárias na região. Entretanto, em área contígua à TI Torá, ao norte dela, encontra-se a TI Rio Manicoré, e ao sul, em área muito próxima, encontra-se a TI Sepoti (Gleba Estirão Grande). Estas duas TIs, porém, não foram incluídas no componente indígena do Estudo. Mais ao sul da TI Torá, está a TI Nove de Janeiro, cortada pela BR-230 e citada no Estudo. Esta última, entretanto, faz parte do complexo de Terras demarcadas em *continuum* quais sejam, Diahui, Ipixuna, Pirahã, Sepoti (Gleba Rio Sepoti), Tenharim Marmelos e Tenharim Marmelos (Gleba B), as quais não foram apontadas pelo Estudo. Portanto, este ponto é um daqueles que explicita a imprecisão com que o EIA define e descreve o universo de Terras do componente indígena a ser considerado para o licenciamento ambiental do empreendimento.

4.2.3 Considerações sobre o universo de terras indígenas contempladas no Estudo do Componente Indígena

O parecer do MPF do Amazonas, de Coutinho Jr. (2009) levanta uma série de questões extremamente relevantes quanto ao universo das terras indígenas que devem ser contempladas pelo EIA da BR-319, que passamos a considerar a seguir. Uma questão fundamental é a imprecisão na definição da área impactada e conseqüentemente, a indefinição quanto às Terras Indígenas são objeto do Estudo:

“(...) o EIA apresentado pelo DNIT é manifestamente incompleto, deixando de considerar a maioria das terras indígenas existentes no interior da área de influência indireta do empreendimento. Em conformidade com os limites definidos minimamente no TR estabelecido pelo IBAMA, a área de influência indireta abrange, pelo menos, outras 37 terras...”) Todas as terras indígenas acima indicadas nos municípios de Autazes, Borba, Careiro e Careiro da Várzea, além de duas em Manaquiri, são habitadas pelo povo Mura. Como dito antes, a indicação cartográfica da TI Jauari no Mapa 23 não é acompanhada por qualquer menção à mesma área no

EM BRANCO

1995
1996
1997



4296
6860/05
7

texto do EIA. A representação desta área remanesce aparentemente como testemunha, ou indício, do apagamento cartográfico digital de toda a constelação de terras indígenas vizinhas também habitadas pelos índios Mura no município de Autazes. Tampouco se compreende a inclusão da TI Cunhã Sapucaia no Estudo e a exclusão das vizinhas TIs Arary, Igarapé-Açu e Lago do Limão. Apesar de sua proximidade com o traçado da BR-319, as TIs Rio Jumas e Lago do Marinheiro, ao oriente, e as TIs Tabocal, Fortaleza do Castanho e Vista Alegre, ao ocidente, também foram ignoradas. Na mesma face ocidental também foi excluída a TI Igarapé Paiol, de ocupação dos índios Apurinã. Ainda que tais áreas estejam situadas na região próxima ao trecho já pavimentado, sofreriam provavelmente diversos impactos caso o empreendimento seja licenciado. Também não se justifica a exclusão da TI Lago do Beruri, habitada pelos índios Tikuna no interior da área de influência indireta da rodovia” (pag. 11-12).

“Ao descrever o meio sócio-econômico, verifica-se haver divergência entre o texto do RIMA acerca dos povos indígenas encontrados na área de influência da BR-319”. (...) O TR da FUNAI também indicou somente as TIs Apurinã do Igarapé Tauamirim, Ariramba, Cunhã Sapucaia, Lago Capanã e Lago do Barrigudo” (pg.08).

Embora a observação sobre o TR da FUNAI esteja correta, frisamos que esse mesmo TR possibilitou a inclusão de outras terras, não citadas nominalmente, quando textualmente afirmou que os estudos sócio ambientais deveriam ser realizados nas Terras Indígenas Lago do Barrigudo, Cunhã Sapucaia, Lago Capanã, Ariramba, Apurinã do Igarapé Tauamirim, e junto aos demais ***“grupos indígenas presentes na área de influência da BR-319”***. Ainda há o Ofício nº 167/DAS/2007 de encaminhamento do dito Termo de Referência ao Coordenador Geral de Transporte, Mineração e Obras Cíveis do IBAMA, no qual o Diretor de Assistência da Funai salienta que *“além das terras indígenas já referidas no Termo de Referência, na região, encontram-se em planejamento de estudos outras reivindicações fundiárias”*.

Cabe também o esclarecimento de que o processo de licenciamento junto ao IBAMA, para qual foi solicitada a interveniência da Funai quanto ao Componente Indígena, tratou inicialmente do trecho central da rodovia (Km 250 a Km 655,7). Os outros trechos da BR-319, próximos de Manaus e Humaitá, contemplados com obras de reparos ou conservação, foram tratados dentro do âmbito de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), sendo que a Funai não foi incluída no processo de licenciamento desses outros trechos.

Nas Tabelas 2 e 3 a seguir, cotejamos as terras indígenas apontadas pelo Estudo, as apontadas pelo parecer do MPF/AM e as apontadas pela CGID/Funai. A Tabela 2 apresenta o universo de terras incluídas na área de Influência Indireta do empreendimento e a Tabela 3 acrescenta a relação de terras afetadas pelo empreendimento em função de seus efeitos sinérgicos devido ao entrocamento da BR-319 com outras rodovias (BR-230 e BR-174). O presente Parecer entende que todas as terras indígenas indicadas pela CGID/Funai – que, como pode ser visto nas tabelas, somam 66 terras – devem fazer parte do universo de terras analisadas no componente indígena do Estudo. Salientamos ainda que, além das terras indígenas regularizadas ou em processo de regularização, devem fazer parte deste universo do Estudo também as áreas cujas reivindicações por regularização fundiária estão registradas na CGID. Sobre o assunto específico das áreas reivindicadas, bem como sobre o processo de regularização fundiária das terras indígenas no Brasil, nos deteremos na Parte 6 deste Parecer.

EM BRANCO



4297
6860/05
4

TABELA 2: Terras Indígenas na Área de Influência Indireta do licenciamento da BR-319 = Definição ALAP

Nº	Nome	Povo	Município	Situação	T R Funai Ibama	EIA/ RIMA	MPF -AM	Exclusi- vas da CGID
1	Acimã	Apurinã	Lábrea	Regularizada				1
2	Alto Sepatini	Miranha	Lábrea	Regularizada				2
3	Apipicá	Mura	Careiro da Várzea	Regularizada			1	
4	Apurinã Ig. Mucuim	Apurinã	Lábrea	Declarada				3
5	Apurinã Ig. São João	Apurinã	Tapauá	Regularizada		1		
6	Apurinã Ig. Tauamirim	Apurinã	Tapauá	Regularizada	1	2		
7	Apurinã Km124 BR- 317	Apurinã	Boca do Acre, Lábrea	Regularizada				4
8	Arary	Mura	Borba/Novo Aripuanã	Declarada			2	
9	Ariramba	Mura	Manicoré	Regularizada	2	3		
10	Boa Vista	Mura	Careiro	Homologada			3	
11	Boca do Acre	Apurinã	Boca do Acre, Lábrea	Regularizada				5
12	Caititu	Apurinã	Lábrea	Regularizada			4	
13	Capivara	Mura	Autazes	Em Estudo			5	
14	Cuia	Mura	Autazes	Regularizada			6	
15	Cunhã Sapucaia	Mura	Autazes, Borba	Regularizada	3	4		
16	Diahui	Diahui	Humaitá	Regularizada				6
17	Fortaleza do Castanho	Mura	Manaquiri	Regularizada			7	
18	Gavião	Mura	Careiro da Várzea	Regularizada			8	
19	Guajahã	Apurinã	Pauini	Regularizada				7
20	Guapenu	Mura	Autazes	Em Estudo			9	
21	Igarapé Paiol	Apurinã	Manaquiri	Em Estudo			10	
22	Itaitinga	Mura	Autazes	Regularizada			11	
23	Itixi Mitari/Terra Vermelha	Apurinã	Anori, Beruri, Tapauá	Homologada				8
24	Jacareúba/Katauixi	Isolados	Canutama, Lábrea	Em Estudo			12	

EM BRANCO



Nº	Nome	Povo	Município	Situação	T R Funai Ibama	EIA/ RIMA	MPF -AM	Exclusi- vas da CGID
25	Jauary	Mura	Autazes	Em Estudo			13	
26	Juma	Juma	Canutama	Regularizada			14	
27	Kaxarari	Kaxarari	Lábrea, Porto Velho	Regularizada				9
28	Lago Aiapua	Mura	Anori, Beruri	Regularizada				10
29	Lago Capanã	Mura	Manicoré	Regularizada	4	5		
30	Lago do Barrigudo	Apurinã	Beruri	Em Estudo	5	6		
31	Lago do Beruri	Tikuna	Beruri	Regularizada				15
32	Lago do Limão	Mura	Borba	Em Estudo				16
33	Lago do Marinheiro	Mura	Careiro	Declarada				17
34	Lago Jauari	Mura	Manicoré	Regularizada		7		
35	Miguel/Josefa	Mura	Autazes	Regularizada				18
36	Muratuba	Mura	Autazes	Em Estudo				19
37	Murutinga	Mura	Autazes	Em Estudo				20
38	Natal/Felicidade	Mura	Autazes	Regularizada				21
39	Padre	Mura	Autazes	Regularizada				22
40	Paracuhuba	Mura	Autazes	Regularizada				23
41	Patauá	Mura	Autazes	Regularizada				24
42	Paumari do Lago Marahã	Paumari	Lábrea	Regularizada				25
43	Paumari do Rio Ituxi	Paumari	Lábrea	Regularizada				26
44	Peneri/Tacaqueri	Apurinã	Lábrea	Regularizada				11
45	Ponciano	Mura	Autazes, Careiro da Várzea	Em Estudo				27
46	Recreio/São Félix	Mura	Autazes	Regularizada				28
47	Rio Jumas	Mura	Careiro	Regularizada				29
48	São Pedro	Mura	Autazes	Regularizada				30
49	São Pedro do Sepatini	Apurinã	Lábrea	Regularizada				12
50	Seruini/Mariênê	Apurinã	Lábrea, Pauini	Regularizada				13
51	Sissaíma	Mura	Autazes	Em Estudo				31
52	Tabocal	Mura	Careiro	Declarada				32

EM BRANCO



42.99
6860/05
/

Nº	Nome	Povo	Município	Situação	T R Funai Ibama	EIA/ RIMA	MPF -AM	Exclusi- vas da CGID
53	Trincheira	Mura	Autazes	Regularizada			33	
54	Tumiã	Apurinã	Lábrea	Regularizada				14
55	Vista Alegre	Mura	Manaquiri	Em Estudo			34	
56	Revisão TI Apurinã Ig. Tauamirim	Apurinã	Tapauá	Em Estudo				15

Informações complementares à Tabela 2:

TIs citadas pelo EIA/RIMA fora da AII – ALAP:

Nove de Janeiro
Torá

TI citada no Parecer, mas inexistente porque incluída em outra TI:

TI Tracajá (incluída na TI Murutinga)

Reivindicações citadas pelo EIA/RIMA:

Itaparanã
Kamaywá
Mamori
Tucumã

*Reivindicações citadas no Parecer equivocadamente como se fossem TIs **Em Estudo**:*

Igarapé-Açu
Pantaleão

TABELA 3: Terras Indígenas acrescentadas à Área de Influência Indireta do licenciamento da BR-319/ALAP em função dos impactos sinérgicos do entrocamento de rodovias (BR-230 e BR-174)

Nº	Nome	Povo	Município	Situação	T R Funai Ibama	EIA/ RIMA	MPF/ AM	CGID
1	Ipixuna	Diahui	Humaitá	Regularizada			X	X
2	Nove de Janeiro	Diahui	Humaitá	Regularizada		X	X	X
3	Pinatuba	Mura	Manicoré	Regularizada			X	X
4	Pirahã	Mura Pirahã	Humaitá	Regularizada			X	X
5	Rio Manicoré	Mura	Manicoré	Regularizada			X	X
6	Sepoti	Tenharim	Humaitá, Manicoré	Regularizada			X	X
7	Setemã	Mura	Borba, Novo Aripuanã	Declarada				X
8	Tenharim Marmelos	Tenharim	Humaitá, Manicoré	Regularizada			X	X

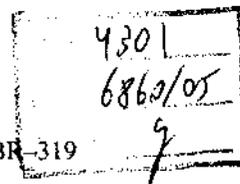
EM BRANCO



4300
6860/05
⚡

9	Tenharim Marmelos/ Gleba B	Tenharim	Humaitá, Manicoré	Declarada	X	X
10	Torá	Torá, Apurinã	Humaitá, Manicoré	Regularizada	X	X

EM BRANCO



5. Índios Isolados

Ponto de extrema importância relatado pelo estudo foi a constatação da presença de **índios isolados** na área de influência indireta da rodovia BR-319. Por meio do levantamento de fontes primárias e secundárias, segundo as informações levantadas pelo estudo, existem áreas de ocupação e perambulação de índios isolados nos municípios de Manicoré, Tapauá, Canutama, Lábrea e Humaitá.

Desta forma, o estudo reflete que: *“o processo de ocupação da Amazônia motivado, de um lado pela geopolítica do pós-guerra, de outro por um padrão histórico de ocupação que não preserva os recursos naturais, afeta diretamente os índios isolados. Algumas experiências passadas de contatos apressados, sob pressão para construção de estradas ou hidrelétricas, deixaram marcas traumáticas nessas sociedades. Ou, simplesmente, fizeram com que elas resultassem extintas”* (p.154)

5.1. Contextualização: A política indigenista brasileira de proteção para os índios isolados

São considerados “isolados” ou “autônomos” aqueles grupos indígenas que não estabeleceram contato permanente com a população nacional, diferenciando-se das sociedades indígenas já contatadas. Ações de localização e proteção para esses índios são realizadas por iniciativas da FUNAI, que, tendo como referência a Constituição de 1988, define como uma de suas diretrizes garantir “aos índios e grupos isolados o direito de assim permanecerem, mantendo a integridade de seu território, intervindo apenas quando qualquer fator coloque em risco a sua sobrevivência e organização sócio-cultural” (Regimento da FUNAI, de 21 de dezembro de 1993, artigo 2º, item III). À Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato – CGIIRC/FUNAI, compete coordenar as ações desenvolvidas pelas Frentes de Proteção Etno-Ambiental para proteção dos grupos indígenas isolados e de recente contato.

Em abril de 2000, a FUNAI estabeleceu novas diretrizes para política de índios isolados, tendo como referência solicitações elaboradas pelos Chefes de Frentes de Contato, em reunião que aconteceu naquele mês, e encaminhadas pelo Departamento de Índios Isolados, hoje Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato. Essas diretrizes são:

1. Garantir aos índios isolados o pleno exercício de sua liberdade e das suas atividades tradicionais;
2. A constatação da existência de índios isolados não determina, necessariamente, a obrigatoriedade de contatá-los;
3. Promover ações sistemáticas de campo destinadas a localizar geograficamente e obter informações sobre índios isolados;
4. As terras habitadas por índios isolados serão garantidas, asseguradas e protegidas em seus limites físicos, riquezas naturais, na fauna, flora e mananciais;
5. A saúde dos índios isolados, considerada prioritária, será objeto de especial atenção, decorrente de sua especificidade;
6. A cultura dos índios isolados nas suas diversas formas de manifestação será protegida e preservada;
7. Proibir no interior da área habitada por índios isolados, toda e qualquer atividade econômica e comercial;

EM BRANCO



4302
6860/05
9

8. Determinar que a formulação da política específica para índios isolados e a sua execução, independente da sua fonte de recursos, será desenvolvida e regulamentada pela FUNAI. (Portaria Nº 281/PRES, de 20 de abril de 2000)

Ainda em abril, pela Portaria nº 290 (20/04/2000), ficou determinado que a execução da política de localização e proteção de índios isolados seja efetuada por equipes de campo denominadas Frentes de Proteção Etnoambiental. Essas Frentes atuam em regiões onde existam referências de índios isolados, desenvolvendo atividades de pesquisa de campo para conhecimento das áreas de ocupação indígena, levantamento etno-histórico, bem como ações de proteção, vigilância e fiscalização da terra indígena.

O trabalho das Frentes é desenvolvido em regiões inóspitas e desconhecidas, o que exige das equipes a organização de expedições fluviais e terrestres, com longos percursos a pé, previamente planejadas com auxílio de mapas e dados coletados em sobrevôos.

A constatação do avanço das fronteiras econômicas nas regiões onde existem os índios isolados obriga as equipes a acelerar os levantamentos sobre localização desses índios, na tentativa de alcançar e proteger os índios e seu habitat antes do impacto causado com a chegada de segmentos despreparados para o contato (madeireiros, garimpeiros, grileiros, caçadores, pescadores, etc.).

A interferência no território imemorial indígena força os grupos a estabelecerem, em algumas situações, um “nomadismo” como mecanismo de sobrevivência. Nesta circunstância a dificuldade da Equipe de localização aumenta, uma vez que os indígenas desenvolvem uma estratégia de camuflar sua presença na região. O desenvolvimento das atividades de localização, nesta fase, pode ser entendido pelos índios como uma “perseguição”, colocando as equipes em risco.

No âmbito dos empreendimentos da BR-319 atuam as Frentes de Proteção Etno-Ambiental Guaporé (RO) e Purus (AM). A situação específica dessa região será discutida a seguir.

5.2. Índios Isolados no Contexto da BR-319

Definição de Área de Influência Indireta - IBAMA

No que diz respeito aos índios isolados da região, um problema fundamental presente no Componente Indígena do EIA da BR-319 é a definição da área de influência indireta (AII) do empreendimento para o Componente Socioeconômico. Analisamos este problema a partir dos Termos de Referência (TR) do IBAMA e da FUNAI, bem como do parecer do IBAMA em relação ao EIA. O parecer do IBAMA em relação ao EIA (Parágrafo 197), relembra decisões tomadas em reunião com o DNIT, sobre a definição da área de influência indireta, que deveria ser maior para o componente socioeconômico em relação aos meios físico e biótico:

A justificativa para esta delimitação foi a importância das características das interferências ambientais induzidas e potencializadas pelo empreendimento (incentivo à ocupação do entorno, migração populacional, aumento do desmatamento do entorno, grilagem de terras públicas, danos à biodiversidade regional etc.). Em complementação à delimitação acima, os impactos e problemas pela reconstrução da rodovia e outros conflitos sociais e fundiários induzidos determinam que a AII para ao Meio Socioeconômico englobe, no mínimo, o

EM BRANCO



território dos municípios no interflúvio Madeira - Purus.

Como o componente indígena está principalmente relacionado ao componente socioeconômico, entendemos que a área de influência indireta deve ser maior que a apresentada nos mapas do componente indígena, ou seja, maior que a área de influência indireta dos meios físico e biótico. Portanto, estamos de acordo com o parágrafo 200 do parecer do IBAMA em relação à BR-319, que indica a necessidade de ampliação da área de influência indireta do empreendimento para o componente socioeconômico, abrangendo os 15 municípios no interflúvio Madeira-Purus à BR-319 (no estado do Amazonas: Autazes, Tapauá, Canutama, Humaitá, Iranduba, Lábrea, Manicoré, Manaus, Novo Aripuanã, Careiro, Careiro da Várzea, Beruri, Borba e Manaquiri, e no estado de Rondônia: Porto Velho).

O parecer do MPF/AM destaca a generalidade e imprecisão do EIA nesse aspecto, “ao deixar de nomear as duas terras indígenas de ocupação de índios isolados ou de contato recente já reconhecidas pela Funai no interior da área de influência do empreendimento, a saber, a TI Jacareúba/Katawixi e a TI Juma” (pag. 21-22)

Em relação à TI Juma, o parecer frisa:

“tendo em vista (a) a proximidade do limite sul dessa área em relação ao traçado da BR-230, (b) o previsível aumento do fluxo de pessoas na região a partir da reconstrução e asfaltamento da BR-319, e (c) o fato da aldeia encontrar-se desabitada a maior parte do tempo desde a remoção dos Juma remanescentes para a TI Urueuwauwau (RO), promovida pela Funai há mais de dez anos, infere-se que a TI Juma será uma das mais impactadas pelo empreendimento aqui examinado, constituindo uma lacuna inadmissível o fato do EIA nem ao menos tê-la arrolado na respectiva área de influência” (pag. 23).

5.3. Referências de Índios Isolados

Embora a metodologia envolvendo trabalhos relativos especificamente a grupos de índios isolados não ter sido descrita detalhadamente, o EIA cita seis grupos de índios isolados com ocupação dentro da área de influência indireta da BR-319 (Tabela 2, pág. 25). Apesar de a área de influência indireta do EIA não ter sido definida claramente, como determinado no TR do IBAMA, o EIA cita informações de índios isolados que não se restringiram à área de interflúvio dos rios Madeira e Purus, entre as cidades de Manaus/AM e Porto Velho/RO. Verificamos que o EIA considerou o território dos municípios próximos à BR-319 como limite para as informações de índios isolados no Componente Indígena, apesar de não ter utilizado sempre este mesmo limite da área de influência indireta do empreendimento para todo o Componente Indígena.

A equipe que elaborou o EIA não utilizou as referências oficiais da CGIIRC como base do componente indígena do EIA da BR-319 (Tabela 1), mas sim outras fontes de informação que não foram detalhadas claramente no EIA.

Após plotarmos a BR-319 e as referências oficiais da CGIIRC acerca de índios isolados, foi verificado que algumas informações de índios isolados do EIA não coincidiam com a base de dados da Funai.

Outra deficiência das informações de índios isolados do EIA é que aparentemente algumas delas se encontram próximas entre si. Portanto, elas podem representar o mesmo grupo que utiliza um vasto território de ocupação, ou podem ser grupos diferentes de índios isolados

EM BRANCO



que se encontram na mesma região (Tabela 2 do EIA, pag. 25).

Esclarecemos que, assim como serão necessárias expedições de campo para o levantamento de informações das referências de índios isolados da CGIIRC em estudo, as informações de índios isolados do EIA também necessitarão de pesquisa de campo para a sua confirmação e localização. Nos dois casos, as expedições de campo serão executadas por equipes de Frente de Proteção Etnoambiental definidas pela CGIIRC.

Outra contradição do Componente Indígena sobre os índios isolados é que, as regiões destacadas no EIA como sendo de significativo risco para os índios isolados seriam o Médio e o Alto Purus, entretanto, a maioria das informações de índios isolados citadas pelo EIA não se encontra nesta área.

Apesar de terem sido apresentadas sem detalhamento suficiente, as informações do EIA sobre os índios isolados devem ser verificadas pela Coordenação responsável. No momento, apenas salientamos a diferença entre os dados desta Fundação e os dados do Estudo. E esta é mais uma razão pela qual apontamos a necessidade de revisão do Estudo em questão.

5.4. Informações de Índios Isolados do EIA x Referências da CGIIRC

A CGIIRC trabalha com uma lista de referências da ocorrência de índios isolados, sendo que cada número dessa lista corresponde a um conjunto de informações correspondente a um grupo. Os números que constam dessa lista são citadas em parênteses após a referência do local ou região do grupo isolado.

Após plotarmos a BR-319 e as referências de índios isolados da CGIIRC, verificamos que sete referências se encontram dentro da área de influência da BR-319 para o Componente Socioeconômico. O EIA, no entanto, identificou seis informações de índios isolados dentro da mesma área. Destas seis informações do EIA, apenas três coincidem com as referências da CGIIRC: a informação do EIA (1) Isolados do Igarapé Jacareúba/ Katawixi é equivalente à referência (12) Jacareúba-Katawixi da CGIIRC; a informação do EIA (6) Isolados do Rio Candeias é equivalente à referência (45) Bom Futuro da CGIIRC; e a informação do EIA (2) Ipixuna é equivalente aos isolados Juma.

Portanto, se considerarmos as referências da CGIIRC e as informações do EIA, teremos um total de sete referências da CGIIRC (Rio Mucuí, Katawixi, Hi-merimã, Bom Futuro, Cachoeira do Remo, Zuruahã e Juma isolados) e três informações do EIA de índios isolados (Alto Rio Marmelos, Kurekete e Igarapé Karipuninha) dentro da área de influência indireta da BR-319, depois de excluir as repetições (Tabela 1). Nenhuma das referências da CGIIRC se encontra dentro da área de influência direta da BR-319, definida como a cinco quilômetros de cada margem do eixo da rodovia.

As referências e informações de índios isolados na área de influência indireta da BR-319 se encontram em diferentes situações fundiárias:

- a) A TI Hi-Merimã e a TI Zuruahã já foram demarcadas;
- b) A referência/CGIIRC (12) Katawixi localiza-se na área destinada ao estudo da TI Jacareúba/Katawixi. A TI Jacareúba-Katawixi, com restrição ao direito de ingresso, locomoção e permanência de pessoas estranhas aos quadros da FUNAI (Portaria N° 10, de 11 de janeiro de 2007 e Portaria N° 215, de 3 de março de 2010), também se encontra ocupada por dezenas de posseiros que dividem lotes de terras para futuras posses;

EM BRANCO

EM BRANCO



- c) As referências da CGIIRC (45) Bom Futuro e (47) Cachoeira do Remo sobrepõem-se à região das Flonas Bom Futuro e Jacundá, respectivamente. Grande parte destas duas Flonas se encontra nos municípios que integram a área de influência ambiental do Componente Socioeconômico, segundo parecer do IBAMA em relação ao EIA da BR-319. A Flona Bom Futuro se encontra invadida por posseiros com residência fixa, que desenvolvem criação de gado e produção agrícola. Em imagens de satélites é também possível verificar inúmeras picadas e áreas desmatadas no interior da Flona Jacundá;
- d) A referência/CGIIRC (11) Rio Mucuí é a única que não ocupa terra indígena ou área com algum tipo de interdição de uso da terra. Entretanto, existe um projeto de criação de uma Flona em área de ocupação desta referência de isolados (Componente Indígena - EIA);
- e) Conforme mencionado anteriormente, as informações de índios isolados do EIA que não coincidem com as referências da CGIIRC, apesar de não terem sido apresentadas com coordenadas geográficas corretas, estão sendo consideradas. Esclarecemos, entretanto que, assim como as demais referências/CGIIRC em estudo, elas também exigirão trabalho de campo a ser desenvolvido pela CGIIRC para a sua confirmação.

Diante da urgência em se proteger os índios isolados na área de influência da BR-319, devido à sua vulnerabilidade e aos impactos que a rodovia gerará, será necessária a regularização das TIs habitadas por eles para sua proteção.

Tabela 4: Referências de presença de índios isolados e de recente contato segundo Funai/CGIIRC, que se encontram dentro da área de influência indireta da BR-319

Nº	Referências/Informação*	Tipo	Origem Dados	UF	Etnias	Situação	Terra Indígena
1	Rio Mucuí (11)	Isolados	CGIIRC	AM	Desconhecida	Em estudo	-
2	Jakareuba-Katawixi (12)	Isolados	CGIIRC e EIA	AM	Conhecida regionalmente por Katawixi	Em estudo	-
3	Hi-Merimã (13)	Isolados	CGIIRC	AM	Hi-Merimã	Confirmada e monitorada	Hi-Merimã, homologada
4	Bom Futuro (45)	Isolados	CGIIRC e EIA	RO	Desconhecida	Em estudo	-
5	Cachoeira do Remo (47)	Isolados	CGIIRC	RO	Desconhecida	Em estudo	-
6	Zuruahã (69)	Recente contato	CGIIRC	AM	Zuruwaha	Confirmada	Zuruahã, homologada
7	Juma (ainda sem numeração)	Isolado	CGIIRC e EIA	AM	Juma	Em estudo	-
8	Alto rio Marmelos,	Isolados	EIA	-	-	-	-
9	Kurekete	Isolados	EIA	-	-	-	-
10	Igarapé Karipuninha	Isolados	EIA	-	-	-	-

* Os números em parênteses se referem a listagem das referências utilizada pela CGIIRC

EM BRANCO



5.5. Principais correções do Componente Indígena no EIA da BR-319, relativos aos índios isolados

Devido ao exposto acima, solicitamos que os dados abaixo sejam atualizados e corrigidos no EIA:

- a) Modificar e padronizar a área de influência indireta do componente indígena, conforme a definida em reunião e citada pelo parecer do IBAMA para o componente socioeconômico (quinze municípios no interflúvio Madeira-Purus);
- b) Adicionar as referências de índios isolados e de recente contato oficiais da CGIIRC, além das informações citadas no EIA, retirando as informações repetidas/equivalentes (Tabela 4):

- Informação 2 do EIA equivalente aos índios Isolados Juma da CGIIRC;
- Informação 6 do EIA equivale à referência 45 da CGIIRC;
- Informação 1 do EIA equivale à referência 12 da CGIIRC.

- c) Descrever claramente a(s) fonte(s) de informações utilizadas para a elaboração de tabela de índios isolados e de recente contato do EIA (pág. 25 do Componente Indígena);
- d) Fornecer as coordenadas corretas ou aproximadas das informações de índios isolados do Componente Indígena do EIA da BR-319;
- e) Plotar as referências (CGIIRC) e informações (EIA) de índios isolados e de recente contato, juntamente com as terras indígenas e Unidades de Conservação nos mapas do Componente Indígena do EIA da BR-319;
- f) Adicionar as TIs de índios isolados e de recente contato que se encontram dentro da área de influência indireta (quinze municípios) da BR-319 e que não foram contempladas no EIA;
- g) A última linha da Tabela Metas e Resultados do EIA (página 221, Proposta de Programas), que descreve atividades relacionadas a índios isolados e de recente contato, deve ser destinada para todas as referências e informações de índios isolados conforme a Tabela 4, não se restringindo somente aos municípios de Tapauá e Canutama;
- h) Atualizar a informação sobre a Frente de Proteção Etnoambiental Purus, que foi reativada em 2008;
- i) Algumas das medidas mitigadoras propostas no EIA não podem ser realizadas diretamente pelo empreendedor, por serem de competência de órgãos públicos responsáveis. Nesse sentido, é fundamental que o empreendedor participe, fornecendo os subsídios necessários para tornar possível a implementação destas medidas. Ex.: contratar e capacitar agentes indígenas de saúde para as comunidades das terras indígenas; equipar os postos com equipamentos e remédios específicos para área de saúde; proibir e fiscalizar a entrada de garimpeiros e balsas nos rios e igarapés etc.
- j) As referências de índios isolados que se encontram em fase de estudo somente poderão ser trabalhadas por meio de equipes das Frentes de Proteção Etnoambiental, visando à confirmação de presença, localização geográfica e demais ações pertinentes, estabelecidas pela Portaria 281/PRES, de 20 abril de 2000;
- k) Caberá à FUNAI/CGIIRC elaborar os programas e o(s) plano(s) de trabalho(s) para as atividades compensatórias/mitigadoras relacionadas aos índios isolados e de recente contato no âmbito do processo de licenciamento da BR-319;

EM BRANCO

EM BRANCO



- l) Quanto à sugestão do EIA/RIMA em criar apenas uma TI para índios isolados (nas proximidades da informação do EIA (2) denominada de Ipixuna), esclarecemos que: (i) depende preliminarmente dos trabalhos realizados por equipes da Frente de Proteção Etnoambiental, que deverá dar subsídios para o processo de regularização fundiária, estabelecido pela DPT (Diretoria de Proteção Territorial). Esse processo é composto por várias etapas, segundo o Decreto 1.775 de 1996; (ii) será necessária a regularização fundiária e criação de TI não apenas para os Juma isolados (Ipixuna, segundo o EIA), mas também para todas as referências e informações de índios isolados da Tabela 1.
- m) Quanto à sobreposição de Unidades de Conservação sobre a área de vida de índios isolados, caberá aos órgãos públicos responsáveis tomar providências legais cabíveis para a solução de conflitos;
- n) Atividades como turismo e ecoturismo, sugeridos no EIA para índios contatados, devem ser expressamente evitadas em regiões com ocupação de índios isolados;
- o) Os resultados do Programa de Monitoramento dos Recursos Hídricos na área de influência da BR-319 devem ser enviados para a FUNAI/CGGAM e CGIIRC, para acompanhamento, visando à proteção das terras indígenas e dos povos indígenas contatados, isolados e de recente contato.

Esclarecemos que o item “k” das Medidas Mitigadoras do Componente Indígena do EIA da BR-319, que aponta para a necessidade de construção de novos modelos analíticos e jurídicos para pensar a territorialidade dos povos isolados (pg. 190), não procede.

5.6. Medidas Compensatórias/Mitigadoras

Em acordo com o parecer do IBAMA relativo ao EIA da BR-319, entendemos que não foram apresentados programas detalhados e específicos de mitigação de impactos significativos sobre as comunidades indígenas, especialmente as de índios isolados.

Observamos que algumas das medidas compensatórias/mitigadoras propostas no EIA não podem ser realizadas pelo empreendedor, porque muitas delas somente podem ser executadas pelos órgãos públicos competentes. Considerando o impacto que o empreendimento causará, será fundamental que o empreendedor não apenas solicite aos órgãos públicos (FUNAI, ICMBIO etc) que realizem ações relacionadas ao empreendimento que são de sua responsabilidade. Recomendamos que o empreendedor financie estas ações, tornando possível a sua implementação.

Assim sendo, caso o empreendimento seja licenciado, as medidas compensatórias e mitigadoras, bem como os eventuais estudos complementares deverão ser propostos no âmbito do PBA (Projeto Básico Ambiental).

5.7. Impactos da BR-319 sobre os Índios Isolados

A situação de vulnerabilidade atual em que se encontram os índios isolados da área de influência da BR-319 tenderá a se agravar muito com a sua pavimentação, que aumentará as frentes de expansão na região. Ela gerará pressão de várias naturezas: o aumento da chegada de migrantes com a intenção de ocupar novas terras, pressão para ocupação das

EM BRANCO





4308
6860/05
✓

Terras Indígenas (TIs) e para exploração dos recursos naturais existentes nas mesmas, a grilagem de terra pública, a abertura indiscriminada de estradas vicinais e ramais, a retirada de madeira (legal e ilegal), desmatamento, conversão de novas áreas em monocultura, criação de novas pastagens, redução de recursos naturais, queimadas, conflitos com os grupos que têm divergência de interesses etc.

Portanto, os impactos negativos previstos para as 13 TIs ocupadas por índios contatados no EIA (enfraquecimento e vulnerabilidade de ordem social, o despovoamento de TIs, os conflitos entre populações locais e migrantes, e a ocupação desordenada nas áreas do entorno das TIs) não se restringirá a eles. Estes impactos podem representar risco muito maior para os índios isolados que se encontram dentro da área de influência indireta da BR-319, tornando urgente a regularização fundiária de suas TIs.

Existe ainda a possibilidade da repavimentação da BR-319 aumentar o fluxo da Transamazônica (BR-230), com a qual faz entroncamento. O trecho da BR-230 que já se encontra implementado termina próxima à TI Banawá (30,4 Km). Essa, por sua vez, tem fronteira com a TI Hi-Merimã (habitadas por índios isolados), que faz fronteira com a TI Zuruahã (habitada por índios de recente contato). Este trecho implementado da BR-230 se encontra cerca de 60 km da TI Hi-Merimã e 150 km da TI Zuruahã. A repavimentação da BR-319, portanto, deverá aumentar o fluxo de veículos e a migração também na região da BR-230, o que provavelmente causará impacto indireto na TI Hi-Merimã e na TI Zuruahã. Salientamos ainda que o trecho da BR-230 está previsto para ser implementado passando pelas TI Banawá e Hi-Merimã, o que será desastroso para os índios isolados.

5.8. Perspectivas para a Proteção de Índios Isolados

No âmbito dos empreendimentos da BR-319 atuam as Frentes de Proteção Etno-Ambiental Guaporé (RO) e Purus (AM). Essas Frentes de Proteção Etnoambiental atualmente precisam ser melhor estruturadas e dotados de funcionários suficientes para executar trabalhos de localização, monitoramento e fiscalização de todas as referências e informações de índios isolados dentro da área de influência indireta da BR-319. Faz-se necessário o melhoramento da infra-estrutura (equipamentos e instalação de postos de fiscalização sob administração da CGIIRC), contratação de funcionários e treinamento de recursos humanos para que estas atividades relacionadas à BR-319 sejam executadas.

EM BRANCO

10/10/10



6. Demandas Fundiárias de Demarcação das Terras Indígenas

A situação dos povos indígenas na região da BR-319 é fruto de complexos processos de expansão da sociedade nacional sobre a Amazônia, remontando ao início da colonização portuguesa em sua busca por “drogas do sertão” e outros recursos naturais, e por escravos indígenas que servissem como remadores e nos trabalhos dos estabelecimentos agrícolas e missões. A violência do contato dos colonizadores com os nativos, junto com as doenças trazidas do Velho Mundo para o Novo Mundo, ainda desprotegido imunologicamente, dizimaram grande parte da população indígena no Brasil. Os remanescentes desse primeiro holocausto foram submetidos, em sequência, a outras frentes de expansão econômica relacionadas ao extrativismo da seringa, da castanha e da pesca. Mais recentemente, começaram a sentir os impactos de outra modalidade de avanço da sociedade nacional, as frentes pioneiras, que aliam a colonização agrícola com a exploração madeireira e que, na maioria das vezes, terminam no estabelecimento de grandes áreas de pastagem, em processo denominado “pecuarização”. Contudo, é nesse contexto de uma interação maior da região com diferentes segmentos da política nacional que surge também o reconhecimento dos direitos indígenas, o qual se traduz em primeiro plano na identificação e demarcação de territórios adequados para a sobrevivência e reprodução física e cultural dos povos indígenas.

Embora a regularização fundiária seja fator fundamental e imprescindível, juntamente com a proteção das terras, para garantir o bem-estar dos povos indígenas, tais ações estão longe de serem plenamente efetivadas na região em pauta. Por vários motivos, essa região apresenta uma gama de situações de indefinição quanto às áreas de ocupação tradicional indígena, entre eles a demora inerente ao processo administrativo de reconhecimento das terras indígenas por parte do Estado. E depois, mesmo regularizadas, as terras indígenas permanecem sofrendo pressões da sociedade nacional com interesses de uso da terra e de seus recursos ambientais completamente contrários àqueles intrínsecos às sociedades indígenas.

Apresentamos, a seguir, o contexto administrativo e jurídico que caracteriza o processo de regularização fundiária das Terras Indígenas no Brasil e os dados da Coordenação de Identificação e Delimitação (CGID/Funai) referentes ao que se definiu por Área de Limitação Administrativa Provisória (ALAP) da BR-319.

6.1 Esclarecimentos sobre o processo de regularização fundiária das Terras Indígenas no Brasil

A explanação dos mecanismos administrativos que compõem o processo de regularização fundiária das terras tradicionalmente ocupadas pelos índios no Brasil é o primeiro passo para pautar as ações indigenistas na região da BR-319.

Em primeiro lugar precisamos distinguir as terras apenas reivindicadas (A) daquelas que já estão com seu processo de regularização fundiária em andamento (B) dentro da FUNAI. E, ainda, aquelas cuja presença de índios isolados foi detectada e cujo processo de regularização fundiária é distinto das demais.

EM BRANCO

EM BRANCO



6.1.1 Das Terras Reivindicadas

Os pedidos de regularização fundiária das terras indígenas enviados à Funai chegam à Coordenação de Identificação e Delimitação (CGID) da Diretoria de Proteção Territorial. São documentos emitidos pelas comunidades indígenas, pelos órgãos governamentais ou pelos movimentos sociais, que informam a necessidade de se demarcarem as terras tradicionalmente ocupadas pelos índios. Todo e qualquer pedido de regularização fundiária (que chega, na maioria das vezes, como pedido de identificação e demarcação de terras) passa a ser tratado, internamente na CGID, como uma Reivindicação e é registrado no Sistema de Terras Indígenas (STI), mantido no âmbito desta CGID.

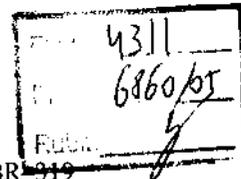
As reivindicações recobrem aqueles casos, explicitados por Artur Mendes (2002)⁵, de “novos grupos indígenas que venham a ser conhecidos, seja por encontrarem-se ainda sem contato com a sociedade nacional ou por se constituírem em etnias ‘ressurgentes’, terminologia empregada para definir aqueles grupos que, dados como extintos, reaparecem, reivindicando reconhecimento de sua identidade étnica e, conseqüentemente, de seus direitos territoriais” (p. 19). Mas também as reivindicações dizem respeito àqueles casos em que os grupos indígenas, deslocando-se num território de uso constante, embora sazonal ou intermitente, conforme reza sua tradição de exploração sustentável dos recursos de caça, coleta e plantio, e ainda reproduzindo-se fisicamente, isto é, aumentando relativamente o número de pessoas que os compõem, vêm-se impelidos a pleitear seus direitos territoriais sobre novas áreas. Ainda mais quando as terras, mesmo em lugares distantes e demograficamente mais rarefeitos, são alvo de crescente disputa entre agentes sociais. Principalmente, quando elas são disputadas para abrigar grandes empreendimentos, como a criação extensiva de gado, grandes plantações, construções de usinas hidrelétricas, exploração de minério etc, seu uso torna-se completamente incompatível com o modo de vida das comunidades indígenas. Esta pressão sobre os recursos ambientais e terras leva as comunidades indígenas a renovarem seus pedidos de demarcação da terra que ocupam.

Embora as reivindicações, tal como chegam para a FUNAI, sejam apenas índices da presença indígena nas áreas demandadas – pois, não raramente os documentos enviados sequer trazem a localização precisa da área ocupada e pleiteada pelos índios –, A Funai não pode eximir-se de cumprir sua responsabilidade promovendo o devido encaminhamento delas. Reza o Artigo 231 da Constituição Federal: “São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens”; e, segundo o Decreto 1775/96, que dispõe sobre o procedimento administrativo de demarcação das terras indígenas: **as terras indígenas serão administrativamente demarcadas por iniciativa e orientação deste órgão [FUNAI]**. Portanto, a Funai tem o dever e a capacidade legais exclusivos para proteger e demarcar as terras indígenas no Brasil.

Enquanto as terras indígenas não são demarcadas pelo Estado, e este é o caso das

⁵ No capítulo Reconhecimento das Terras Indígenas – situação atual, in: M.M. Gramkow (org.) *Demarcando Terras Indígenas II – experiências e desafios de um projeto de parceria*. Brasília, FUNAI/GTZ/PPTAL, 2002

EM BRANCO



Reivindicações, sejam elas pleitos de identificação de novas terras ou de revisão dos limites das terras já regularizadas, elas **não possuem uma delimitação territorial definida**. Porém, como citamos acima, o Art. 231 da Constituição Federal assegura aos índios “o direito originário sobre as terras que tradicionalmente ocupam” definindo desta maneira que tais direitos são anteriores à formação do Estado e, portanto, existem independentemente de qualquer reconhecimento oficial e isto significa que as terras de ocupação indígena, por direito, não necessariamente são as delimitadas. Podemos ainda nos apoiar na Lei 6001 de 1973, conhecida como *Estatuto do Índio*, a qual, explicitamente em seu Art. 25, postula que: “O reconhecimento do direito dos índios e grupos tribais à posse permanente das terras por eles habitadas, nos termos do artigo 198, da Constituição Federal, independe de sua demarcação, e será assegurado pelo órgão federal de assistência aos silvícolas, atendendo à situação atual e ao consenso histórico sobre a antiguidade da ocupação, sem prejuízo das medidas cabíveis que, na omissão ou erro do referido órgão, tomar qualquer dos Poderes da República.”

Se o direito originário dos índios sobre a terra que tradicionalmente ocupam não depende da **delimitação e demarcação de seus limites**, a garantia de que ele se fará cumprir passa por elas. Como diz o advogado do Núcleo de Direitos Indígenas, Raimundo Sérgio Barros Leitão⁶ “A demarcação de uma terra indígena, fruto do reconhecimento feito pelo Estado, é um ato meramente declaratório, cujo objetivo é simplesmente precisar a real extensão da posse para assegurar a plena eficácia do dispositivo constitucional” (1993:67). Prossegue ainda o autor: “o Artigo 231 eleva também à categoria constitucional o próprio **conceito** de Terras Indígenas” (idem) quando ele define: “são terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.” Nesse sentido, os critérios que balizam toda a fundamentação da terra como de uso tradicional indígena – embora definidos e regulamentados em procedimentos administrativos e pela Constituição Federal – impõem estudos de outra natureza, que não estritamente a jurídica e administrativa. Serão os estudos etnohistóricos, sociológicos, e ambientais que poderão qualificar uma terra como de uso tradicional e enfim projetar seu limite espacial preciso. Em outras palavras, **os estudos etnohistóricos, sociológicos cartográficos e fundiários são parte integrante e indispensável dos procedimentos de regularização das Terras Indígenas no Brasil e são eles que definem a delimitação exata destas terras.**

Por último, salientamos ainda que os requisitos constantes da conceituação de terra indígena presentes no § 1º do Art. 231, já mencionado, a saber, o caráter permanente da habitação; a utilização para atividades produtivas; o caráter imprescindível dela para a preservação dos recursos ambientais necessários ao bem estar dos índios e o caráter necessário dela para a reprodução física e cultural dos índios, como nos lembra o professor da Faculdade de Direito da USP, José Afonso da Silva, “hã de ser examinados de acordo com os usos costumes e tradições dos índios, de sorte que não se vai tentar definir o que é habitação permanente, modo de utilização, atividade produtiva ou qualquer das condições ou termos que os compõem segundo a visão cvilizada, a visão do modo de produção capitalista ou socialista, a visão do bem

⁶ Em seu artigo “Natureza Jurídica do Ato Administrativo de Reconhecimento de Terra Indígena”, In: Juliana Santilli (org.) *Os Direitos Indígenas e a Constituição*. Porto Alegre, 1993.

4312
6860/05

*estar do nosso gosto, mas segundo o modo de ser deles*⁷.

Voltando ao procedimento interno da CGID de encaminhamento das demandas indígenas por regularização de suas terras, esclarecemos que, depois de registradas tais reivindicações no Sistema de Terras Indígenas - STI, elas passam pela **análise de fundamentação antropológica**, que consiste basicamente em confirmar a localização da área, registrar o número de indígenas que nela residem, averiguar quais as relações eles entretêm entre si e com o ambiente, conhecer o processo de migração em que estão inseridos, entre outros. Também nesta etapa da qualificação da reivindicação, os técnicos da Funai esclarecem às populações indígenas sobre os procedimentos administrativos de demarcação das TIs e informam o tipo de ocupação e uso permitidos nela. Nesta ocasião também se confirma, com a população local, a persistência do pleito, ou seja, se os índios ainda mantêm o pedido de demarcação da terra.

A pesquisa de fundamentação deverá gerar um relatório técnico com base no qual poder-se-á avaliar se aquela terra caracteriza-se como uma área de ocupação tradicional dos índios. Como ação subsequente, a reivindicação é contemplada no planejamento da CGID, que programará a instituição do Grupo Técnico (GT) responsável pelos estudos e levantamentos para a identificação e delimitação da Terra. Desta forma, o que era uma *Reivindicação* será incluído no STI da CGID na categoria de *Terra Indígena Em Estudo*.

No caso das reivindicações incluídas na ALAP da BR-319, a FUNAI deverá exercer um esforço concentrado na região para realizar o que programou junto ao Comitê Gestor da BR-319: qualificar as reivindicações e saber quais delas devem seguir no processos de sua demarcação. Apenas nesta ALAP, as reivindicações somam um total de **58**, sendo **48 reivindicações de IDENTIFICAÇÃO**⁸ (duas delas para Índios Isolados) e **10 reivindicações de REVISÃO**.

As Tabelas 5 e 6, abaixo, listam, respectivamente, as reivindicações para identificação e revisão de Terras Indígenas na ALAP da BR-319. As tabelas são seguidas por um mapa que mostra os pontos onde localizam-se 35 reivindicações de identificação (das 48 totais), e as 10 reivindicações de Revisão de limites; ainda pode-se ver os 4 pontos de referência de índios isolados (dois pontos de reivindicações; e dois pontos de referência identificados apenas pelo EIA/RIMA).

⁷ No artigo "Terras Tradicionalmente Ocupadas Pelos Índios". In: *Os Direitos Indígenas e a Constituição*. Juliana Santilli (org.). Porto Alegre, 1993.

⁸ Existem 8 (oito) reivindicações, sobre as quais foram feitos levantamentos preliminares, e que foram incluídas na lista oficial do Sistema de Terras Indígenas desta CGID. Assim sendo, podem ser localizadas no mapa das Terras Indígenas no Brasil, disponível no site da FUNAI, como *Terras em Estudo*. Porém, como não foram objeto de GT algum, serão contabilizadas ainda como Reivindicações. São elas: 1) Monte/Primavera/Goiabá; 2) Iquirema; 3) Garaperi/Lago da Vitória; 4) Pantaleão; 5) Valparaíso; 6) Sakoã/Santa Vitória, 7) Igarapé-Açu, 8) Baixo Grande.

EM BRANCO

1971

TABELA 5: Reivindicações por regularização fundiária na ALAP da BR-319 no Sistema de Terras Indígenas - STI da CGID/FUNAI - *Identificações*

Nº	NOME	GRUPO ÉTNICO	MUNICÍPIO
01	Identificação Nova Jerusalém/ Ilha do Cuxiuará	Mura	Anori e Codajás/AM
02	Identificação Nova Jerusalém (Costa do Ambé)	Jamamadi	Anori e Codajás/AM
03	Identificação Nova Esperança/Bom Jesus/Bela Vista	Kokama, Tikuna	Anori/AM
04	Identificação Ferro Quente, Jacaré, Sampaio e Soares	Mura	Autazes/AM
05	Identificação Pantaleão	Mura	Autazes/AM
06	Identificação Nova Vida	Mura	Autazes/AM
07	Identificação Itixi Kaninari	Apurinã	Beruri/AM
08	Identificação Iquirema	Jamamadi	Boca do Acre/AM
09	Identificação Piraiçu	Mura	Borba /AM
10	Identificação Onça	Mura	Borba/AM
11	Identificação Pirahã	Mura-Pirahã	Borba/AM
12	Identificação Igarapé-Açu	Mura	Borba/AM
13	Identificação Itaparanã (EIA)	Mura	Canutama/AM
14	Identificação Bom Futuro	Mura	Careiro da Várzea/AM
15	Identificação Lago do Jacaré	Mura	Careiro da Várzea/AM
16	Identificação Lago do Piranha	Mura	Careiro/AM
17	Identificação Tucumã (EIA)	Apurinã	Humaitá/AM
18	Identificação São Raimundo	Munduruku	Humaitá/AM
19	Identificação Ciriqiqui	Apurinã	Lábrea/AM
20	Identificação Curriã	Apurinã	Lábrea/AM
21	Identificação Igarapé Grande	Apurinã	Lábrea/AM
22	Identificação Pedreira do Amazonas	Apurinã	Lábrea/AM
23	Identificação Kaxarari Isolados	Kaxarari isolados	Lábrea/AM

EM BRANCO

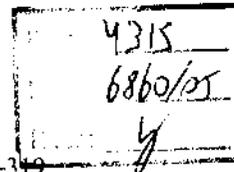
EM BRANCO



Nº	NOME	GRUPO ÉTNICO	MUNICÍPIO
24	Identificação Cajual	Mura	Manaquiri/AM
25	Identificação Boca do Futuro	Mura	Manaquiri/AM
26	Identificação Arajáí	Mura e Apurinã	Manaquiri/AM
27	Identificação Cainã	Baré, Munduruku, Apurinã	Manaquiri/AM
28	Identificação Kaimõ	Mura, Munduruku	Manaquiri/AM
29	Identificação Nova Esperança	Munduruku, Kulina	Manaquiri/AM
30	Identificação Pirarara	Apurinã	Manaquiri/AM
31	Identificação Nova Canaã	Mura	Manaquiri/AM
32	Identificação Camaiuhá (EIA)	Munduruku	Manicoré/AM
33	Identificação Monte Claro, São Benedito, Timbotuba	Mura	Manicoré/AM
34	Identificação Igarapé Grande [Lago Capanã]	Munduruku e Mura	Manicoré/AM
35	Identificação Caipê	Munduruku	Manicoré/AM
36	Identificação São José	Mura e Torá	Manicoré/AM
37	Identificação Macedônia Canaã	Apurinã	Manicoré/AM
38	Identificação Guariba II	Mura	Manicoré/AM
39	Identificação Bela Vista/Mamori (EIA)	Mamori/Paumari	Tapauá/AM
40	Identificação Boca do Jacaré	Paumari, Deni	Tapauá/AM
41	Monte/ Primavera/Goiaba	Apurinã, Jamadi	Boca do Acre/AM
42	Valparaíso	Apurinã	Boca do Acre/AM
43	Identificação TI Baixo Seruini	Apurinã	Pauini/AM
44	Identificação TI Baixo Tumiã	Apurinã	Pauini/AM
45	Garaperi/Lago da Vitória	Apurinã	Pauini/AM
46	Sakoã/Santa Vitória	Apurinã	Pauini/AM
47	Identificação Isolados Juma (ref. CGIIRC S/N) (EIA Ipixuna)	Juma isolado	Canutama/AM
48	Identificação Isolados Rio Mucuim	desconhecido	Tapauá/AM

EM BRANCO

13



Nº	NOME	GRUPO ÉTNICO	MUNICÍPIO
	(ref. CGIIRC nº11)		
48 reivindicações de identificação*(2 índios isolados)			

TABELA 6: Reivindicações por regularização fundiária na ALAP da BR-319 no Sistema de Terras Indígenas - STI da CGID/FUNAI - *Revisões*

1	Revisão TI Paumari do Rio Ituxi	Paumari, Apurinã	Lábrea/AM
2	Revisão TI Apurinã do Igarapé Mucuim	Apurinã	Lábrea/AM
3	Revisão TI Caititu	Apurinã	Lábrea/AM
4	Revisão TI Alto Sepatini	Mirahã	Lábrea/AM
5	Revisão TI São Pedro do Sepatini	Apurinã	Lábrea/AM
6	Revisão TI Paumari do Lago Marahã	Paumari, Apurinã	Lábrea/AM
7	Revisão Kaxarari	Kaxarari	Lábrea/AM - Porto Velho/RO
8	Revisão TI Paracuhuba	Mura	Autazes/AM
9	Revisão TI Lago do Beruri	Tikuna	Beruri/AM
10	Revisão TI Ariramba	Mura	Manicoré/AM

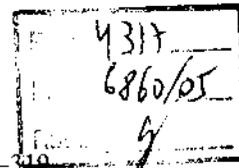
**10 reivindicações de Revisão
TOTAL 58**

EM BRANCO

1988

EM BRANCO

PA



6.1.2 Das Terras em Identificação e Delimitação, Declaração, Homologação e Registro

O segundo grupo (B) abarca as terras que já estão com seu processo de regularização em andamento. Este processo é inteiramente regulamentado pelo Decreto nº 1775 de 1996 nos termos de um procedimento administrativo padronizado de demarcação das Terras Indígenas. Conforme o Decreto nº 1775, as fases da demarcação são as seguintes:

Identificação e Delimitação

Esta é a primeira fase do processo de regularização depois da fase preliminar, em que as áreas são registradas na CGID como *Reivindicações*. As terras enquadradas nesta fase correspondem às *Terras Em Estudo* do Sistema de Terras Indígenas da CGID. Como dissemos anteriormente, esta fase inicia-se a partir do momento em que a presidência da Funai publica, no Diário Oficial da União, a Portaria de constituição do GT para proceder os estudos de identificação e delimitação. O GT, coordenado por um antropólogo, deve elaborar um relatório circunstanciado no qual ficam estabelecidos os limites da Terra Indígena. O funcionamento do GT e a escrita do relatório circunstanciado são, por sua vez, normatizados pela Portaria MJ nº 14, de 09 de janeiro de 1996. Se aprovado pela CGID, o resumo do relatório circunstanciado é publicado no Diário Oficial da União e no Diário Oficial da unidade federada na qual localiza-se a Terra Indígena e fixado nas sedes dos municípios, nos quais incidem seus limites. Desde o início do processo de demarcação até noventa dias após a publicação do resumo do relatório circunstanciado, os Estados e Municípios afetados e quaisquer outros interessados poderão reunir provas para questionar o processo a fim de pleitear indenização ou demonstrar vícios, totais ou parciais, do relatório. Nos sessenta dias subseqüentes, a Funai encaminhará o respectivo procedimento ao Ministro de Estado da Justiça, juntamente com pareceres relativos às razões e provas contestatórias apresentadas. Com este encaminhamento do procedimento ao Ministério da Justiça, encerra-se a fase de *Identificação e Delimitação* das Terras Indígenas.

Declaração

O Ministério da Justiça recebe os documentos citados acima, quais sejam, o relatório e as contestações, e, em trinta dias, decide se irá declarar ou não os limites da Terra Indígena. Se a decisão do Ministério for positiva, publica-se a Declaração de destinação da Terra Indígena à posse permanente do grupo indígena que a ocupa. Após a Declaração, será feita a demarcação física da área, mediante abertura de picadas, colocação de marcos - geodésicos e azimutais - e placas indicativas dos limites da Terra Indígena. As Terras nesta situação serão computadas no Sistema de Terras da CGID na categoria de terra *Declarada*.

Homologação

Uma vez declarada e fisicamente demarcada, a terra indígena será homologada por Decreto presidencial, que afirma a demarcação administrativa promovida pela Funai e destina a terra à posse permanente do grupo indígena em questão.

EM BRANCO

1984
1985



4318
6860/05
7

Registro

Esta é a última fase do procedimento administrativo de demarcação das Terras Indígenas na qual conclui-se a regularização fundiária dela. Como dita o Art. 6º do Decreto 1775 de 1996: “*Em até trinta dias após a publicação do decreto de homologação, o órgão federal de assistência ao índio promoverá o respectivo registro em cartório imobiliário da comarca correspondente e na Secretaria do Patrimônio da União do Ministério da Fazenda*”. Estas terras ficam registradas no Sistema de Terras da CGID como terras *Regularizadas*.

As Terras Indígenas (TIs) do grupo B, ou seja, aquelas com seus processo de regularização fundiária em andamento ou concluído, circunscritas na ALAP da BR-319, somam **56 (uma delas, item 24, refere-se à área destinada aos estudos sobre ocupação de índios isolados, e outra, item 56, refere-se à uma área para revisão de limites de uma TI)** conforme pode ser conferido na Tabela 7, a seguir.

EM BRANCO

2011

4319
6862/02
y

TABELA 7: Terras Indígenas na ALAP da BR-319

Nº	Nome Área	Situação	Área ha	UF	Municípios
1	Acimã	Regularizada	40666,03	AM	Lábrea
2	Alto Sepatini	Regularizada	26095,7	AM	Lábrea
3	Apipica	Regularizada	652,76	AM	Careiro da Várzea
4	Apurinã do Igarapé Mucum	Declarada	73350,61	AM	Lábrea
5	Apurinã do Igarapé São João	Regularizada	18232,42	AM	Tapauá
6	Apurinã Igarapé Tauamirim	Regularizada	96456,51	AM	Tapauá
7	Apurinã Km 124 BR-317	Regularizada	42197,61	AM	Boca do Acre, Lábrea
8	Arary	Declarada	40750	AM	Borba, Novo Aripuanã
9	Ariramba	Regularizada	10357,57	AM	Manicoré
10	Boa Vista - AM	Homologada	337,36	AM	Careiro da Várzea
11	Boca do Acre	Regularizada	26240,42	AM	Boca do Acre, Lábrea
12	Caititu	Regularizada	308062,62	AM	Lábrea
13	Capivara	Em estudo	-	AM	Autazes
14	Cuia	Regularizada	1322,39	AM	Autazes
15	Cunhã-Sapucaia	Regularizada	471450,54	AM	Autazes, Borba
16	Diahui	Regularizada	47354,6	AM	Humaitá
17	Fortaleza do Castanho	Regularizada	2756,16	AM	Manaquiri
18	Gavião	Regularizada	8611,85	AM	Careiro da Várzea
19	Guajahá	Regularizada	5036,84	AM	Pauini
20	Guapenu	Em estudo	-	AM	Autazes
21	Igarapé Paioi	Em estudo	-	AM	Manaquiri
22	Itatinga	Regularizada	135,88	AM	Autazes
23	Itixi Mitari/ Terra Vermelha	Homologada	182134,77	AM	Anon, Beruri, Tapauá
24	Jacareúba/Katauxi (Isolados r.12)	Em estudo	-	AM	Canutama, Lábrea
25	Jauary	Em Estudo	-	AM	Autazes
26	Juma	Regularizada	38351,15	AM	Canutama
27	Kaxarari	Regularizada	145889,98	AM, RO	Lábrea, Porto Velho
28	Lago Aiapua	Regularizada	24866,09	AM	Anon, Beruri
29	Lago Capanã	Regularizada	6321,6	AM	Manicoré
30	Lago do Barrigudo	Em estudo	-	AM	Beruri
31	Lago do Beruri	Regularizada	4080,37	AM	Beruri
32	Lago do Limão	Em estudo	-	AM	Borba
33	Lago do Marinheiro	Declarada	3586,29	AM	Careiro
34	Lago Jauari	Regularizada	12023,08	AM	Manicoré
35	Miguel/Josefa	Regularizada	1628,81	AM	Autazes
36	Muratuba	Em estudo	-	AM	Autazes
37	Murutinga	Em estudo	-	AM	Autazes
38	Natal/Felicidade	Regularizada	313,34	AM	Autazes
39	Padre	Regularizada	797,51	AM	Autazes
40	Paracuhuba	Regularizada	927,54	AM	Autazes

EM BRANCO
BRANCO

BRANCO

4320
630/05

4

41	Patauá	Regularizada	615,89	AM	Autazes
42	Paumari do Lago Marahã	Regularizada	118766,89	AM	Lábrea
43	Paumari do Rio Ituxi	Regularizada	7572,41	AM	Lábrea
44	Peneri/Tacaqueri	Regularizada	189870,96	AM	Lábrea
45	Ponciano	Em estudo	-	AM	Autazes, Careiro da Várzea
46	Recreio/São Félix	Regularizada	251,05	AM	Autazes
47	Rio Jumas	Regularizada	9462,7	AM	Careiro
48	São Pedro	Regularizada	726,18	AM	Autazes
49	São Pedro do Sepatini	Regularizada	27644,25	AM	Lábrea
50	Seruni/Mariene	Regularizada	144971,37	AM	Lábrea, Pauini
51	Sissaima	Em estudo	-	AM	Autazes
52	Tabocal	Declarada	906,15	AM	Careiro
53	Trincheira	Regularizada	1624,6	AM	Autazes
54	Tumiã	Regularizada	124357,42	AM	Lábrea
55	Vista Alegre	Em estudo	-	AM	Manaquiri
	ETAPA DO PROCEDIMENTO	Em Estudo	11		
		Declarada	4		
		Homologada	2		
		Regularizada	38		
		Total	55		

MUNICÍPIOS INCLUÍDOS NA ALAP

1. Anori
2. Autazes
3. Beruri
4. Boca do Acre
5. Borba
6. Canutama
7. Careiro
8. Careiro da Várzea
9. Humaitá
10. Lábrea
11. Manaquiri
12. Manicoré
13. Novo Aripuanã
14. Porto Velho
15. Tapauá

EM BRANCO

189 10000



6.1.3 Das Terras Ocupadas por Índios Isolados

Quanto às terras destinadas à ocupação de índios isolados, os procedimentos de demarcação seguem um encaminhamento específico. Conforme visto na Parte 5 deste Parecer, a orientação é dada pelas diretrizes da **Portaria nº 281 de 20 de abril de 2000**. Ela estabelece a Coordenação de Índios Isolados e de Recente Contato (GCIIRC), como responsável exclusiva por todo aspecto da relação desses índios com a sociedade nacional. Juntamente com a CGIIRC, a CGID encaminhará os procedimentos de regularização das terras destinadas aos índios isolados.

Inclusive a providência mais imediata para se assegurar a terra para os índios isolados é a restrição, feita via Portaria, ao direito de entrada, locomoção e permanência de pessoa estranha ao quadro da Funai. Na ALAP da BR-319, há uma área interdita (Jacareúba/Katauixi) para proteção dos índios e dos recursos ambientais da terra enquanto se encaminham atos administrativos de regularização. Como já dissemos, esta terra está EM ESTUDO na CGIIRC e CGID. Há também as 2 Reivindicações de regularização para índios isolados (Índios Isolados do Rio Mucuí e Isolados Juma), que constam no Sistema de Terras da CGID (aquelas que foram vistas na tabela de reivindicações). Existem ainda duas referências de isolados apontadas apenas pelo EIA/RIMA: Kuruketê, Karipuninha. No entorno da ALAP, entretanto, existem outras duas referências da CGIIRC para áreas que podem ser destinadas aos índios isolados, como se pode ver nas Tabelas 8 e 9, a seguir.

TABELA 8: Reivindicações Índios Isolados referidas pela CGIIRC que constam no STI/CGID próximas (não no interior) à ALAP

Nº	NOME	GRUPO ÉTNICO	MUNICÍPIO
1	Índios Isolados na Cachoeira do Remo (ref. CGIIRC nº47)	Desconhecido	Porto Velho e Candeias do Jamari/ RO
2	Índios Isolados no Bom Futuro (ref. CGIIRC nº45)	Desconhecido	Porto Velho/RO

2 reivindicações índios isolados próximas à ALAP

TABELA 9: Referências de Índios Isolados do EIA na ALAP

Nº	NOME	GRUPO ÉTNICO	MUNICÍPIO
1	Kuruketê (4)	desconhecido	Lábrea/AM
2	Karipuninha (5)	Desconhecido	Lábrea/Porto Velho

2 referências índios isolados exclusivas do EIA/RIMA

EM BRANCO

EM BRANCO

4322
6860/05
4

6.2 Recomendações quanto à regularização fundiária de Terras Indígenas no âmbito da BR-319

Diante da situação exposta, torna-se mais necessária, antes de qualquer discussão e análise dos impactos ambientais do empreendimento, a definição precisa do universo de terras indígenas a constar no componente indígena do EIA. Dito isto, podemos afirmar que, em relação à definição do componente indígena para o licenciamento ambiental da BR-319, existem dois pontos fundamentais que precisam ser considerados:

- 1) a definição precisa da área de abrangência para o componente indígena do Estudo;
- 2) a complementação dos estudos visando a inclusão das terras reivindicadas, sobre as quais constam registros na CGID, no universo do componente indígena do Estudo.

Sobre o primeiro ponto, enfatizamos: a área de abrangência para o componente indígena não deve restringir-se apenas ao trecho entre os Kms 250 e 655, mas conter a toda a área de influência indireta do empreendimento – interflúvio Purus-Madeira, de Porto Velho à Manaus – e conter também a área impactada pelos efeitos sinérgicos do entroncamento entre rodovias. Esta região refere-se à margem direita do rio Madeira, desde o entrocamento da BR-319 com a BR-230, no município de Humaitá, seguindo em direção norte, na mesma margem direita do Madeira, até a região cortada pela BR-174, no município de Manicoré.

Estas condições de definição da área de abrangência para o componente indígena elevam o número inicial das 5 Terras Indígenas, consideradas no TR, para o total de 66; e o número das reivindicações sobe para uma estimativa de 61 referências.

A relação de TIs e reivindicações desta área acrescida à área de influência indireta, por conter as regiões impactadas pelos entrocamentos, pode ser vista nas Tabelas 10 e 11, abaixo:

TABELA 10: Terras Indígenas nas áreas de impactos sinérgicos do entrocamento da BR-319 com outras rodovias

Nº	Nome	Situação	Área-ha	UF	Municípios
1	Ipixuna	Regularizada	215.362	AM	Humaitá
2	Nove de Janeiro	Regularizada	228.777	AM	Humaitá
3	Pinatuba	Regularizada	29.565	AM	Manicoré
4	Pirahã	Regularizada	346.911	AM	Humaitá
5	Rio Manicoré	Regularizada	19.481	AM	Manicoré
6	Sepoti	Regularizada	215.348	AM	Humaitá, Manicoré
7	Setemã	Declarada	49.430	AM	Borba, Novo Aripuanã

EM BRANCO

EM BRANCO

4323
6860/05
y

8	Torá	Regularizada	54.960	AM	Humaitá, Manicoré
9	Tenharim Marmelos	Regularizada	497.521	AM	Humaitá, Manicoré
10	Tenharim Marmelos/Gleba B	Declarada	474.741	AM	Humaitá, Manicoré

TABELA 11: Reivindicações indígenas nas áreas de impactos sinérgicos do entrocamento da BR-319 com outras rodovias

1	Identificação da TI Kawá	Mura	Borba/AM
2	Identificação TI Curara	Mura	2005
3	Identificação Baixo Grande	Torá	Humaitá e Manicoré/AM

Sobre o segundo ponto (complementação dos estudos), frisamos que é imprescindível que haja uma interlocução efetiva da equipe dos estudos do componente indígena do EIA/RIMA com o setor do órgão responsável pela área fundiária, que é a CGID, como também o setor responsável pelos índios isolados, a CGIIRC. Essa interlocução não ocorreu durante a realização dos estudos, de forma que podemos afirmar que é correto o parecer do MPF/AM, quando considera que por diversas razões o tratamento dado pelo EIA à questão fundiária das comunidades indígenas localizadas na área de influência do empreendimento é insatisfatório:

“Chama a atenção, em primeiro lugar, o uso de categorias pouco usuais para caracterizar a situação fundiária das terras indígenas aí encontradas, como “em estudo”, “reivindicada” e “proposta”. (...) Em segundo lugar, ainda que ressalve ser uma representação “hipotética”, servindo tão somente para a “localização da terra e de sua situação fundiária” (vol.4, pp. 668 e 687), é óbvio que a escolha por indicar cartograficamente os limites de terras indígenas que não foram sequer identificadas pela Funai, constitui uma temeridade. (...) Em terceiro lugar, é notável que parte dos limites assim representados pelo EIA coincidam extensamente com o próprio traçado da BR-319. Em quarto lugar, é significativo que, entre as “recomendações e medidas compensatórias e mitigadoras propostas” em relação aos impactos observados no campo do “ordenamento territorial e gestão ambiental”, o EIA traga reiteradas sugestões para identificação, ampliação e demarcação de terras indígenas na área de influência da rodovia. O Estudo adentra inesperadamente no mérito e nos critérios para a configuração dos territórios a serem demarcados ao recomendar a extensão ou ampliação de terras indígenas à margem da BR-319 e da BR-230” (pag. 19).

E ainda:

“Observa-se, de início, o deslocamento do objetivo perseguido, que passa de uma avaliação de impactos do empreendimento para a apresentação de uma “proposta de demarcação”. Em seguida, o EIA pronuncia-se acerca do fundamento da reivindicação e, prescindindo da manifestação do órgão indigenista federal, opina ter encontrado uma “ocupação tradicional” indígena no local. Ato contínuo, a equipe do EIA escalona como “prioritária” a demarcação administrativa dessa área por se encontrar

EM BRANCO

EM BRANCO



junto a um ramal da BR-319, tendo os índios “concordado” com uma delimitação que toma como referência geográfica o traçado da própria rodovia. Por fim, o EIA sugere ingênuo ou utopicamente que diversas comunidades indígenas dos municípios de Manicoré e Borba poderiam começar a “conviver” na área assim demarcada. Deveras, como a equipe encarregada de elaborar o EIA/RIMA não possui qualquer atribuição para definir concretamente a situação fundiária dessa ou de qualquer outra comunidade indígena, sua iniciativa de registrar os limites de demarcação em campo acaba suscitando, gratuitamente, expectativas que podem demorar a se concretizar ou terminar não sendo satisfeitas. A fortiori, em momento algum o EIA lembra-se de colocar como condicionante a existência de eventual fundamento técnico, dentro do ordenamento legal, para levar a efeito uma a uma as recomendações objetivando a demarcação ou ampliação de terras indígenas” (pag. 20-21).

Embora não seja escopo da Funai opinar sobre a situação de outras comunidades e populações tradicionais na região, é importante notar que o parecer do MPF/AM aponta discrepâncias significativas nos dados do EIA referentes a estas. Como essas comunidades têm sua base econômica no extrativismo de recursos naturais das florestas, lagos e rios, as eventuais transformações, sofridas por essas comunidades, decorrentes da recuperação da BR-319 e a consequente pressão sobre esses recursos, poderão instar maiores conflitos entre os povos indígenas e outras comunidades com interesses diversos sobre a região.

Em um plano maior, essa situação indica a necessidade de um esforço interinstitucional coerente e incisivo para a definição e ordenamento fundiário na região, sem o qual qualquer obra de recuperação da rodovia implicaria no atropelamento do processo em curso, e a exacerbação das suas fragilidades inerentes. Esta definição é também fator fundamental para evitar os problemas que resultam da sobreposição de territórios indígenas com unidades de conservação (UCs). Enquanto as UCs são vistas como “soluções” do ponto de vista ambiental, podem representar sérias limitações à territorialidade indígena. Obviamente, recomenda-se evitar situações de criação de UCs em sobreposição às terras indígenas ou territórios tradicionais, pois uma vez criadas, instala-se a possibilidade de conflitos, fricções interinstitucionais e a perspectiva de negociações longas e muitas vezes infrutíferas.

Lembramos aqui que além do respeito aos direitos indígenas, que se faz implícito no decorrer deste parecer, as terras indígenas integram o Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas – PNAP (Decreto nº 5.758/2006), de forma que são parte integrante e inseparável de qualquer discussão e estratégia para garantir a conservação ambiental na região da BR-319. Entre os princípios do PNAP, podemos citar aqui aqueles que fazem referência a esta importância das terras indígenas:

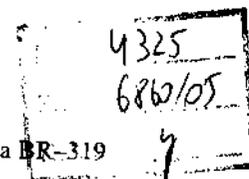
VIII - valorização da importância e da complementariedade de todas as categorias de unidades de conservação e demais áreas protegidas na conservação da diversidade biológica e sociocultural;

IX - respeito às especificidades e restrições das categorias de unidades de conservação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC, das terras indígenas e das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos;

XIV - reconhecimento e fomento às diferentes formas de conhecimento e práticas de manejo sustentável dos recursos naturais;

EM BRANCO

EM BRANCO



XIX - articulação das ações de gestão das áreas protegidas, das terras indígenas e terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos com as políticas públicas dos três níveis de governo e com os segmentos da sociedade.

Os esforços para ordenamento fundiário na região da BR-319 tem consumido quantidades significativas de recursos, com repasses na ordem de R\$ 36 milhões durante o ano de 2009 para execução dos convênios entre o DNIT e ICMBio, INCRA, Exército, SDS/AM e SEDAM/RO. Em comparação, a atenção dada à regularização fundiária e proteção das terras indígenas tem sido praticamente nula, a exceção dos Estudos do Componente Indígena, que embora falhos em diversos aspectos, como aqui apontado, são indicativos da profundidade da questão. Mas como o atendimento a essa questão é papel do órgão indigenista, e não da equipe dos estudos, recomenda-se que seja feito, em caráter de urgência, um levantamento preliminar, porém abrangente, da situação das comunidades indígenas na região. Devido ao vulto da questão fundiária, este levantamento deverá apoiar-se em equipes multidisciplinares sobre a égide da Funai, concentrando-se na ALAP. É estimado que este levantamento consumirá um período de 18 meses.

O levantamento da situação das comunidades indígenas na região deverá buscar a delimitação de áreas para estudo, englobando as reivindicações registradas, e ainda, estudando a possibilidade de identificar blocos maiores de território que possam proporcionar uma maior segurança aos povos indígenas, incluindo os índios isolados, como também utilizando parâmetros funcionais de ecossistemas, tais como limites de bacias hidrográficas, na definição dessas áreas. Essa abordagem ecossistêmica deverá facilitar futuramente a gestão etnoambiental das terras indígenas, e prover maior sustentabilidade no uso dos seus recursos naturais. Tal meta está em plena sintonia com o Princípio X do PNAP - *adoção da abordagem ecossistêmica na gestão das áreas protegidas.*

Como o trabalho da demarcação de UCs foi iniciado sem um efetivo diálogo dos órgãos responsáveis pela demarcação junto à Funai, se faz necessário a criação de um grupo de trabalho para discutir os casos de sobreposição com TIs, bem como para evitar novas sobreposições. Deverão ser incluídos nesse grupo representantes dos órgãos estaduais envolvidos, SDS/AM e SEDAM/RO.

EM BRANCO

1980



7. Prognóstico dos Impactos Ambientais relacionados às comunidades indígenas na região da BR-319

Embora a equipe de estudos do componente indígena tenha passado um período relativamente curto em campo, levantou uma série de impactos negativos, os quais foram resumidos na forma de tabela, que reproduzimos abaixo.

TABELA 12: Impactos socioambientais negativos da BR-319 em relação às comunidades indígenas

Grupo Afetado	Impactos	Fases da obra	Atributos
Comunidades Indígenas	Enfraquecimento e vulnerabilidade de ordem social	Pré-Implantação, Construção/Implantação e Operação	Negativo, longo prazo, temporário, regional, reversível.
	Despovoamento de terras Indígenas		Negativo, imediato e médio prazo, temporário, regional, reversível
	Conflitos entre populações locais e migrantes		Negativo, imediato, permanente, local, reversível
	Acidentes decorrentes da circulação rodoviária		Negativo, imediato, permanente, pontual, irreversível
	Ocupação desordenada nas áreas do entorno		Negativo, médio prazo, cíclico, local, reversível

A seguir, tratamos os cinco principais impactos apontados no EIA/RIMA para o Componente Indígena.

7.1 Enfraquecimento e vulnerabilidade de ordem social

O Estudo relata que a pavimentação da BR-319 poderá contribuir para a invasão de Terras Indígenas, devido à facilidade de acesso e circulação de pessoas, como posseiros, empresas interessadas em explorar os recursos naturais, madeireiros, latifundiários em busca de terras ainda não valorizadas para especulação, o turismo e de garimpeiros, os quais exploram ouro ao longo do rio Madeira. Como impactos específicos cita:

EM BRANCO

1972



- a proliferação e contaminação de doenças (malária, dengue etc);
- desmatamento, queimadas na floresta e ao longo da estrada ou seu entorno;
- assoreamento e contaminação do rio pelo mercúrio causado pela atividade garimpeira;
- ingresso de bebidas alcoólicas, além de outras substâncias tóxicas e invasão (entrada) de pessoas estranhas (marginais) nas comunidades indígenas;
- cooptação e aliciamento de indígenas - conflitos internos, desintegração social;
- grilagem da terra ao longo da estrada;
- incitação de invasão por parte dos órgãos públicos municipais nas Terras Indígenas (discursos oficiais anti-indígenas, facilitando a entrada de caçadores, retirada de placas de identificação de T.I, ou mesmo promovendo loteamento em T.I. como vem acontecendo em Tapauá).” (p.196)

Podemos acrescentar à lista acima as pressões advindas de novos núcleos populacionais que surgirão com a reabertura da estrada.

7.2 Despovoamento de Terras Indígenas

O “despovoamento” das TIs é citado no estudo como um dos maiores problemas que poderão afetar os povos indígenas. O Estudo relata que a estrada oferece grande atração, pelas facilidades de escoar produtos, acesso a outros meios de transporte, oportunidades para comércio, dentre outros fatores. As ofertas de infra-estrutura social em núcleos urbanos nesta região, principalmente de educação e saúde, podem também estimular a migração dos indígenas para estas áreas. Desta maneira, a rodovia poderá acarretar no deslocamento de aldeias para perto da estrada e na migração de indígenas para outros núcleos populacionais ao longo da estrada, despovoando as comunidades e, ao mesmo tempo, permitindo:

- o enfraquecimento e vulnerabilidade da ordem social, por meio do maior contato com a sociedade nacional;
- incidência de acidentes na estrada devido a proximidade das casas ou venda de produtos as margens;
- a ocorrência de problemas sociais como alcoolismo, prostituição e mendicância, devido à ausência de emprego para estes povos no entorno da estrada;
- o despovoamento da Terra Indígena.” (p.197)

Como comentário às colocações do estudo quanto à situação de “despovoamento” das terras indígenas, é necessário frisar que a atração dos indígenas aos núcleos urbanos, seja em busca de emprego, atendimento de saúde, educação para seus filhos, entre outros serviços, na maioria dos casos não resulta em uma melhoria de fato no seu bem-estar. Bem melhor seria o provimento adequado desses serviços nas próprias comunidades, o qual é dever do Estado, e a promoção e apoio de atividades de geração de renda dentro da ótica do etnodesenvolvimento.

7.3 Conflitos entre populações locais e migratórias

O Estudo descreve que há conflitos entre indígenas e não-indígenas, habitantes de Unidades de Conservação. Indica que a demarcação de UCs não considera aspectos socioeconômicos e antropológicos, não observando se estão sendo sobrepostas a territórios

EM BRANCO

EM BRANCO



4328
6860/05
4

indígenas reivindicados ou em processo de identificação pela FUNAI.

Nos depoimentos apresentados no estudo, é imperante a preocupação com a intensidade crescente dos conflitos por terras ou recursos naturais. No Lago Capanã, onde estão localizadas a TI Capanã e a TI Ariramba, são relatados conflitos por recursos naturais entre indígenas e ribeirinhos habitantes da Reserva Extrativista Capanã Grande, motivando a realização de reuniões para discussão de acordos de pesca. Neste sentido, também, existem conflitos na região da TI Apurinã Igarapé Tauamirim e da Reserva Biológica do Abufari;

Acrescentamos que, na região da Resex Médio Purus, em sobreposição com algumas TIs, dentre elas, Tumiã e Seruini/Mariênê, existem conflitos principalmente com os indígenas de comunidades em áreas ainda não demarcadas nas adjacências externas dessas TIs, na região do baixo rio Seruini e baixo rio Tumiã. Também existem conflitos na região da Resex Ituxi, sobre a qual sobrepõem-se áreas, ocupadas por indígenas Apurinã, ainda não demarcadas.

7.4 Acidentes decorrentes da circulação na rodovia

No estudo, é relatado que a reconstrução da rodovia BR-319 levará ao aumento do transporte de mercadorias e passageiros, o que acarretará uma intensificação no tráfego, podendo ocasionar o aumento de acidentes envolvendo pedestres e veículos.

É necessário considerar também o atropelamento de fauna silvestre, na medida em que a estrada corta os corredores naturais de deslocamento deste. Poderá ser um impacto adicional e sinérgico sobre populações de fauna, já expostos aos impactos ocasionados pela diminuição de habitat, associada ao desmatamento, e a caça predatória. A diminuição das populações de animais silvestres poderá afetar negativamente os povos indígenas que dependem da caça como fonte de proteína, em complementação a outras fontes, tais como o pescado.

O efeito da rodovia como barreira à fauna é discutida em maior detalhe no parecer do IBAMA, que considera que este impacto pode ser considerado um dos mais graves do empreendimento para o meio biótico (parágrafo 600, p. 113)

7.5 Ocupação desordenada nas áreas do entorno

Nesta Parte o estudo afirma que a BR-319 propiciará a implantação de novos empreendimentos rodoviários: “A rodovia será a principal via de circulação de produtos e pessoas. Ramais e estradas vicinais poderão ser abertos de forma planejada para permitir o acesso regular de pessoas e produtos. Além disso, em cenário de ausência de ou baixa governança, poderá ocorrer a abertura de vias ilegais sob o patrocínio de traficantes de madeira ilegal e produtos da floresta, grileiros e pecuaristas. Em decorrência deste tipo de atividade ilegal, poderá ocorrer desmatamento, queimadas e a ocupação desordenada e ilegal nas margens dos ramais, ou invasão das terras indígenas por posseiros e madeireiros e principalmente afetar a circulação dos indígenas isolados presentes na área de influência indireta da BR-319 entre os municípios de Tapauá e Canutama.” (p.198-9).

EM BRANCO

EM BRANCO



7.6 Turismo e Ecoturismo nas Terras Indígenas

Embora não os considera entre os cinco impactos principais, o Estudo desenvolve a temática do “turismo e ecoturismo em Terras Indígenas”, tecendo muitas considerações sobre o turismo nas Terras Indígenas da área de influência da BR 319, dentre as quais destacamos:

“A ausência de política pública de ecoturismo e/ou turismo indígena é justificada pela falta de discussão do tema entre os atores envolvidos, indígenas e indigenistas, e pela polêmica que o assunto suscita no meio acadêmico e institucional. Esta discussão também é prejudicada pela confusão de jurisdição da questão indígena e ecoturismo. No Brasil quem trata das questões indígenas é a FUNAI e do ecoturismo é o Ministério do Meio Ambiente através da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável, e recentemente, transferido para o Ministério do Turismo. Por um lado, por ser ecoturismo indígena, deveria ser tratado pela FUNAI, que não dispõe de recursos humanos qualificados nesta área e, por outro, o Ministério do Meio Ambiente e do Turismo, por meio do PROECOTUR, também não tem recursos humanos qualificados que discutam o ecoturismo indígena e, oficialmente, esta temática está fora de seus domínios. Há a necessidade de estabelecer um acordo, um protocolo de cooperação técnica entre as duas instituições para que se reinicie uma nova discussão sobre o tema de forma participativa e legítima, envolvendo os verdadeiros protagonistas deste processo, as organizações indígenas. (p.182-3).

Podemos concluir que esta temática merecerá avaliações e recomendações mais acuradas posteriormente.

7.7 Considerações sobre os Impactos Negativos

Conclui-se que os impactos apontados pelo EIA para as comunidades indígenas são inespecíficos, caracterizando-se por imensa generalidade. Embora uma visão macro é essencial para a análise dos impactos da reabertura da BR-319, é necessário que essa visão seja firmemente embasada em informações específicas. Nesse nível macro, porém, o estudo carece de uma melhor abordagem dos efeitos sinérgicos de outros empreendimentos na região, tal como citado na Parte 4.2.1, pois além da BR-230 se faz necessário considerar também a BR-174 (projetada), as estradas estaduais e as UHEs Jirau e Santo Antônio. Esses últimos já estão exercendo efeito de atração de migrantes à região de Porto Velho, sendo que a estimativa de que as obras da UHE Santo Antônio atrairia um contingente de 45.000 pessoas no pico da obra, conforme avaliação da Prefeitura de Porto Velho, já tem atraído esse tanto, e isto ainda na fase da instalação dos canteiros de obras⁹. Esse contingente populacional poderá contribuir às pressões exercidas pelo asfaltamento da BR-319.

Embora aparentemente distante do escopo desta discussão, é necessário considerar também o fato que a reabertura da BR-319 abrirá um corredor rodoviário ligando Rondônia e outros estados às frentes pioneiras de Roraima, possivelmente exacerbando o foco de desmatamento existente no sul daquele estado¹⁰.

⁹ Fonte: Leonardo Goy/ Estadão Online 28/05/2009: *Porto Velho/RO assina acordo com consórcio de Jirau*

¹⁰ Fonte: INPA-Ciência para Todos nº 03, Ano 1 p. 36-39

EM BRANCO



Acrescentamos à nossa análise informações que constam no parecer do MPF/AM, destacando os seguintes trechos:

“Há, de modo geral, uma pronunciada superficialidade no tratamento dado ao meio sócio-econômico no EIA/RIMA, particularmente quanto à correlação entre os efeitos imediatos do asfaltamento da BR-319 e a situação de vulnerabilidade territorial de diversas comunidades indígenas. Assim, embora admita que a aldeia Tucumã esteja distante apenas quatro quilômetros da rodovia BR-319 (no Km 37, partindo de Humaitá), e portanto, “dentro da área de influência direta considerada neste estudo” (vol.4, p. 687), não existe qualquer consideração sobre os impactos decorrentes do aumento no fluxo de tráfego para a população Apurinã e muito menos qualquer medida mitigadora proposta exceto a cogitada demarcação da área pela Funai. Com relação à aldeia Itapanã, o EIA limita-se a comentar de modo genérico ter observado “problemas derivados da proximidade com a BR 230” (vol.4, p. 651), sem aprofundar os efeitos do empreendimento para os Mura dessa comunidade, localizada a apenas cinquenta metros do Km 90 da rodovia Transamazônica. Embora se refira ao fato da TI Itapanã (não identificada) estar situada “próxima à Terra Indígena Juma” (vol.4, p. 651), esta última área não é sequer considerada pelo EIA. Como não se reconhece a presença da TI Juma na área de influência do empreendimento, também não existe qualquer menção à vulnerabilidade fundiária a que esta estaria exposta pelo fato de se encontrar temporariamente desocupada (dada a remoção de seus poucos habitantes, pela Funai, para junto de outro grupo étnico no Estado de Rondônia). O EIA é ainda bastante “raso”, por assim dizer, ao se referir aos impactos ambientais que cercam a repavimentação da BR-319 para as aldeias Mura da TI Cunhã Sapucaia” (pag. 16).

E ainda:

É necessário frisar que, a despeito dos objetivos elencados no “Programa de Fiscalização e Controle da Ocupação da Faixa de Domínio”, o EIA conserva certa ambiguidade em relação à ameaça da possível abertura indiscriminada de ramais na área de influência do empreendimento. (...) Tal postura causa evidente preocupação dado que a abertura de estradas vicinais e ramais secundários constitui não somente uma das possíveis consequências futuras do empreendimento, mas um impacto real que já se observa hoje na sua área de influência” (pag. 24-25).

EM BRANCO



8. Medidas mitigadoras e compensatórias

A seguir, avaliamos as propostas do EIA/RIMA quanto as medidas de mitigação e compensação dos impactos.

8.1 *“Proposta de Programa de Apoio aos Povos Indígenas - fortalecimento e valorização dos povos indígenas da área de influência da BR-319”*

O estudo apresenta a “Proposta de Programa de Apoio aos Povos Indígenas - fortalecimento e valorização dos povos indígenas da área de influência da BR-319”, com o tempo de execução previsto para 30 meses. O resumo do Programa destaca que, *“de acordo com estudos realizados a pavimentação da BR-319 promoverá impactos diretos e indiretos, de caráter sociocultural e ambiental, com efeitos de curto, médio e longo prazo”*. Entre estes destacamos: a invasão de madeireiros, garimpeiros, latifundiários e posseiros, podendo promover a proliferação e contaminação por doenças (malária, etc.), o desmatamento, queimadas ao longo da estrada, o assoreamento e contaminação do rio pelo mercúrio, alcoolismo, a cooptação e aliciamento de indígenas - conflitos internos, desintegração social e grilagem da terra ao longo da estrada, assim como possibilitando promoção o êxodo indígena para as proximidades da estrada em função dos atrativos oferecidos, mendicância e o despovoamento das TIs.

O objetivo principal do Programa é “implantar uma política de gestão territorial das terras indígenas localizadas na área de influência da BR-319 por meio da valorização cultural, do fortalecimento político e social e da sustentabilidade econômica.” Este Programa propõe a implantação de quatro subprogramas a serem desenvolvidos pela FUNAI com apoio institucional do DNIT. Estes são: 1 - Diálogo pedagógico entre os saberes tradicionais indígenas e não indígenas; 2 - Articulação entre o sistema oficial de saúde e a medicina tradicional indígena; 3 - Fortalecimento Político e apoio institucional as organizações indígenas; e 4 - Gestão territorial e sustentabilidade econômica das terras indígenas.

O estudo relata que estes subprogramas foram construídos nas discussões com as comunidades sobre os problemas e os impactos da pavimentação da BR-319, as quais apontaram propostas de mitigação e compensação, visando a implantação de uma política de gestão territorial, para valorizar a cultura, fortalecer suas organizações, as atividades produtivas das comunidades indígenas a partir das territorialidades de cada povo, promovendo a vigilância, a fiscalização e a regularização fundiária das terras indígenas reivindicadas ou ampliação das demarcadas. Porém, a equipe da Funai não esteve presente nas discussões que elencarem as comunidades que seriam estudadas e, como não pudemos acompanhar a apresentação para as comunidades indígenas do empreendimento e da equipe que realizou os estudos, tampouco, discutir os resultados destas propostas com as comunidades diretamente envolvidas, uma avaliação quanto a este aspecto ficará prejudicada.

Dentro do escopo de estudos complementares, conforme recomendado neste Parecer, é imprescindível que técnicos da CGGAM acompanhem tais apresentações, de forma a averiguar e qualificar as informações levantadas, principalmente quanto as suas implicações para as demandas de proteção de territórios indígenas, e para a operacionalização de quaisquer

EM BRANCO



propostas de mitigação e compensação de impactos ambientais gerados. Entendemos que qualquer proposta de programa para lidar com impactos diretos e indiretos do empreendimento necessita de um processo de discussão mais amplo, com maior participação dos atores envolvidos. Apesar dessas ressalvas, faremos a análise do que é proposto no Estudo, a seguir.

No item “Impactos ambientais, recomendações e medidas compensatórias e mitigadoras dos povos indígenas envolvidos” (p.159-178) são apresentados os receios e anseios dos indígenas, tais como: “Os moradores manifestaram problemas de invasão na área reivindicada, em particular, produzidas por peixeiros, madeireiros, caçadores e turistas. A respeito da recuperação da BR-319 manifestaram preocupação com a chegada de novos invasores, dentro de um contexto sem providências dos órgãos públicos e os múltiplos impactos sócio-ambientais” (p.176), e: “A respeito da iniciativa do Ministério dos Transportes, eles não são contrários ao empreendimento rodoviário, embora assinalem que caso o Governo Federal demore o processo de demarcação, as invasões vão a aumentar na área indígena e os conflitos também devido ao fluxo de pessoas que vai querer entrar na área, em particular as frentes de expansão sulistas, como está sendo notório com seus parentes no município de Lábrea.” (p.175). Entretanto, as recomendações formam apenas listas de solicitações.

Dentro das propostas elencadas como “Metas e resultados esperados”, várias atividades são propostas, conforme pode ser visto na Tabela 13, abaixo:

TABELA 13: Metas e atividades propostas no EIA/RIMA para mitigação e compensação de impactos socioambientais às comunidades indígenas na região da BR-319

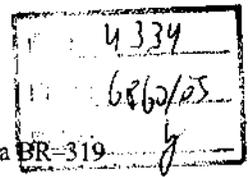
Metas	Atividades a serem realizadas
a) Garantir o reconhecimento dos saberes tradicionais	Realizar reuniões nos 5 pólos para elaborar um diagnóstico político pedagógico e antropológico participativo nas terras indígenas. Realizar um curso sequencial de formação profissional de Gestão Ambiental e Manejo de Recursos Naturais para indígenas com 30 vagas no Campus da UFAM em Humaitá
b) Melhorar a qualidade do ensino formal e não formal	Realizar oficinas de educação continuada para os professores indígenas com eixos temáticos a serem definidos por eles no diagnóstico. Seminário para discutir sobre a pavimentação da BR 319 e seus impactos nas terras envolvidas. Compra de motor de popa e botes de alumínio para transporte escolar construção e reforma de salas de aula. Compra de gerador de energia para as escolas
c) Produzir material literário específico para cada povo indígena	- Realizar oficinas para produção de material didático específico - Compra de computadores e impressoras e de um sistema de conexão a internet para as escolas
d) Intensificar o uso da medicina tradicional e cuidados com a saúde indígena	- Realizar reuniões com líderes espirituais indígenas (pajés) - Promover oficinas de transmissão e uso dos conhecimentos tradicionais indígenas envolvendo jovens, velhos, AIS, mulheres, professores, tuxauas e pajés de acordo com a cultura e respeitando a legislação sobre conhecimentos tradicionais vigente construção e instalação de poços artesianos nas comunidades

EM BRANCO



Metas	Atividades a serem realizadas
e) Consolidar o atendimento diferenciado a saúde indígena	<ul style="list-style-type: none">- construir e equipar laboratórios de análise clínica (malária, leishmaniose, dengue, febre amarela, verminoses etc) em cada terra indígena.- compra de bote de alumínio com motor de popa para uso exclusivo para remoção e transporte de pacientes e da equipe de saúde<ul style="list-style-type: none">- realizar oficinas para capacitação dos profissionais não indígenas que trabalham com a saúde indígenaRealizar cursos para formação permanente de AIS (Agentes Indígenas de Saúde)
f) Apoiar a formação de organizações indígenas base	<ul style="list-style-type: none">- Promover 01 seminário com assessoria específica para a formação e deregularização da associação indígena em Tapauá;- Realizar oficinas de formação política de lideranças;- Realizar oficinas de gestão administrativa para as organizações;- Realizar um seminário interinstitucional sobre as visões territoriais dos povos indígenas;- Apoiar na construção da sede da organização indígena a ser criada em Tapauá;
g) Melhorar a infra-estrutura técnica para viabilizar a articulação de diferentes setores sociais das comunidades indígenas (saúde, educação e comunicação)	<ul style="list-style-type: none">Compra de sistema de radio fonia para os postos de saúde ou escolas das comunidades
h) Valorizar as atividades produtivas das comunidades indígenas a partir das territorialidades de cada povo	<ul style="list-style-type: none">- Realizar um diagnóstico participativo da potencialidade dos recursos naturais voltado ao consumo (segurança alimentar) e a viabilidade econômica destes produtos- Promover oficinas de capacitação de manejo dos recursos naturais extrativistas não madeireiro e pesqueiro;- Construir casas de farinha nas comunidades- Construir galpão de armazenamento e secagem de castanha- Apoiar a formação de uma cooperativa para otimizar a cadeia produtiva- Propor a certificação dos produtos- Comprar equipamentos apropriados para o beneficiamento (despolpar, conservar e transportar) dos produtos- Compra de grupo gerador para apoiar o beneficiamento;
i) Promover o escoamento a comercialização dos produtos	<ul style="list-style-type: none">- Aquisição de barcos e outros meios de transporte;- Oficinas de capacitação em Comercialização e Escoamento de produtos: enfatizará e identificará problemas na operacionalização prática da produção com vistas ao mercado. Temas como logística de transporte, armazenamento de produtos, mercado justo, economia indígena, reciprocidade;

EM BRANCO



Metas

Atividades a serem realizadas

- j) Promover a vigilância e fiscalização das terras indígenas
- Promover um seminário para trocas de experiências e de projetos em andamento vinculados a comercialização e escoamento de produtos
 - Construção de postos de fiscalização em lugares estratégicos como no sítio Tupana, T.I. Cunha Sapucaia, entroncamento da BR-319 com ramal Democracia e outros.
 - Formação e capacitação para equipes de vigilância.
 - Divulgação das atividades de vigilância na sociedade envolvente e com as agências do governo.
 - Elaborar instrumentos de informação para prevenção de possíveis invasões (agências de turismo, peixeiros, madeireiros, caçadores clandestinos).
- k) Apoiar todas as iniciativas de regularização fundiária.
- Realizar uma reunião envolvendo Ministério Público, Funai, organizações indígenas e indigenistas para viabilizar uma política de demarcação das terras indígenas reivindicadas na área de influencia direta e indireta da BR 319 bem como elaborar um protocolo para dirimir conflitos relacionados à sobreposição das terras indígenas com unidades de conservação e/ou áreas invadidas.
- l) Garantir a proteção e integridade física e sociocultural dos índios isolados localizados entre os Municípios de Tapauá e Canutama
- Constituição de um grupo de estudo pela FUNAI com apoio financeiro do DINIT para garantir e desenhar o território de moradia, uso e perambulação dos “índios isolados”.

8.2 Considerações sobre as propostas de mitigação de impactos diretos e indiretos

Antes de discutir individualmente as metas elencadas na Tabela 13, acima, é importante frisar que a maioria dos itens pode ser considerada como atividades de políticas públicas. Por exemplo, os itens a), b) e c) devem ser desenvolvidas pela Coordenação Geral de Educação da FUNAI, como também, pelo Ministério da Educação; os itens d) e e) tratam de direitos que devem ser atendidos pela FUNASA; os itens h) e i) indicam políticas públicas que devem ser trabalhadas pelo Ministério de Desenvolvimento Social, assim como, pela Coordenação de Promoção ao Etnodesenvolvimento da FUNAI; os itens j) e l) serem políticas aplicadas pela Diretoria de Proteção Territorial da FUNAI.

A seguir, discutimos em mais detalhes as metas elencadas e as atividades propostas.

a) *Garantir o reconhecimento dos saberes tradicionais*

A proposta de “Realizar reuniões nos 5 pólos para elaborar um diagnóstico político pedagógico e antropológico participativo nas terras indígenas. Realizar um curso sequencial de

EM BRANCO



4335
6860/MS
9

formação profissional de Gestão Ambiental e Manejo de Recursos Naturais para indígenas com 30 vagas no Campus da UFAM em Humaitá” carece de maior detalhamento e clareza, pois além de confundir objetivos e ações, reúne momentos e estratégias de ação bastante diferentes. As 5 reuniões, por exemplo, tratam-se essencialmente de meios para obter o citado *diagnóstico político pedagógico e antropológico participativo*. Merece, portanto, que o destaque seja dado ao diagnóstico como objetivo principal, sendo necessário esclarecer que as reuniões se tratam de momentos **preliminares** que permitem lançar as bases e os entendimentos para realizar o diagnóstico nas terras indígenas. Quanto ao curso sequencial de formação profissional, nos parece que a temática a ser abordada, como o número de vagas disponibilizadas, deverá ser fruto desse diagnóstico, e não ser definido *a priori*. Embora concordamos que a temática parece ser interessante e relevante, há necessidade de um processo mais amplo de consulta aos envolvidos, uma vez que o diagnóstico se propõe a ser **participativo**. Outrossim, entendemos que o processo proposto, desde o diagnóstico participativo, que inclui a necessidade de reuniões preparatórias para mobilização dos participantes (incluindo de outras instituições), o diagnóstico e depois o curso em si, representa um investimento de tempo superior aos 30 meses previstos para o Programa.

b) Melhorar a qualidade do ensino formal e não formal

Concordamos com a proposta de “Realizar oficinas de educação continuada para os professores indígenas com eixos temáticos a serem definidos por eles no diagnóstico”, entendendo que estas oficinas representariam o resultado efetivo do processo de diagnóstico. Quanto ao segundo item - *Seminário para discutir sobre a pavimentação da BR 319 e seus impactos nas terras envolvidas* – consideramos que está deslocada no tempo, sendo que deveria ser condição básica tanto para o diagnóstico como para outras ações previstas. Outrossim, nos parece que este item não tem relação específica com a meta proposta.

c) Produzir material literário específico para cada povo indígena

Entendemos que essa proposta não se trata de uma meta em si, mas faz parte das ações da meta anterior (b).

d) Intensificar o uso da medicina tradicional e de cuidados com a saúde indígena

Consideramos que essa proposta não se trata de uma meta em si, mas faz parte das ações da meta seguinte (e).

e) Consolidar o atendimento diferenciado a saúde indígena

Concordamos com essa meta, ressaltando, no entanto, que como foi colocado, trata-se de atividade de política pública e direito que deve ser atendido pela FUNASA. Há necessidade, portanto que se defina melhor como seria o processo de articulação institucional para assegurar a aplicação dessas políticas.

f) Apoiar a formação de organizações indígenas de base

Acrescentamos às ações elencadas o apoio institucional para que as organizações indígenas possam fazer o acompanhamento das ações do PBA.

g) Melhorar a infra-estrutura técnica para viabilizar a articulação de diferentes setores sociais das comunidades indígenas (saúde, educação e comunicação)

Consideramos que a proposta apenas de “compra de sistema de radiofonia para os postos de saúde ou escolas das comunidades” é muito limitada e precisa ser desenvolvida em maior profundidade.

h) Valorizar as atividades produtivas das comunidades indígenas a partir das territorialidades

EM BRANCO



4336
6860/05
4

de cada povo

Em relação às atividades propostas, observamos que a formação de cooperativas ou certificação de produtos pressupõe uma maturidade e um certo grau de organização dos grupos em relação às suas atividades produtivas e comerciais. Dessa forma, não é suficiente realizar diagnóstico sem embasar estudos locais e regionais de cadeias de valores.

i) Promover o escoamento e a comercialização dos produtos

Entendemos que essa proposta não se trata de uma meta em si, mas faz parte das ações da meta anterior (h).

j) Promover a vigilância e fiscalização das terras indígenas

Entendemos que esse programa deveria ter um caráter permanente, sendo necessário para tal articular as instituições envolvidas.

k) Apoiar todas as iniciativas de regularização fundiária

Alem de realizar uma reunião envolvendo Ministério Público, Funai, organizações indígenas e indigenistas, somos da opinião que deveria ser criado um Grupo de Trabalho para acompanhar e monitorar essa questão.

l) Garantir a proteção e integridade física e sociocultural dos índios isolados localizados entre os Municípios de Tapauá e Canutama

Sugerimos que o universo de atuação de Frente Etnoambiental de Proteção de Índios Isolados deverá seguir as recomendações na Parte 6 deste parecer.

Embora algumas das recomendações e medidas propostas no EIA envolvam órgãos públicos, nenhuma recomendação é dirigida ao DNIT. Nesse aspecto, podemos citar o parecer do MPF/AM:

“Em suma, o EIA delega à FUNAI a principal tarefa de mitigação ou compensação dos impactos do empreendimento de reconstrução da rodovia BR-319 para as comunidades indígenas sem, no entanto, oferecer qualquer garantia de que o apoio institucional do DNIT abrangerá todas as fases e arcará com os custos correspondentes para a completa regularização das glebas em causa” (Parecer MPF/AM, pag. 29).

Neste contexto, cabe frisar que não foi realizado acordo ou convênio entre o DNIT e a Funai para trabalhos deste tipo, diferente dos casos do ICMBio, Exército, SDS/AM e SEDAM/RO, para quais o total dos recursos repassados até o final de 2009 foi da ordem de R\$ 36 milhões. Ainda segundo o parecer do MPF/AM:

“as medidas mitigadoras e compensatórias recomendadas pelo EIA para os impactos socioambientais do empreendimento são impróprias ou insuficientes” (pag. 28), sendo que são listadas uma série de impactos para os quais não foram elaborados nenhuma medida específica:

- os efeitos ambientais do empreendimento em termos de manutenção da qualidade hídrica dos dois principais cursos d'água que cortam a TI Cunhã Sapucaia, onde nenhuma providência concreta para o resguardo da qualidade hídrica dos rios que cortam aquela terra indígena chega a ser cogitada;
- a possível redução dos territórios de caça na TI Lago Capanã pelo incremento na ocupação regional ao longo da estrada;
- os efeitos sociais para as comunidades Mura em termos de incremento dos conflitos

EM BRANCO

EM BRANCO



políticos internos frente às invasões e ao assédio e ao assédio para ampliação do turismo de pesca esportiva nos limites da área;
- nenhuma atuação sociocultural em termos de mediação política e alternativas de sustentação econômica é prevista em relação às comunidades afetadas.

O parecer do MPF continua a destacar nas pags. 30 e 31 uma série de questões que confirmam a fragilidade das medidas propostas pelo EIA, indagando por exemplo:

- por que as TIs Ariramba, Lago Capanã e Lago Jauari, apesar de sua vulnerabilidade territorial e dos conflitos com comunidades tradicionais, não foram também priorizadas para a implantação do plano de proteção e vigilância?
- Por que as áreas dos índios isolados não foram contempladas com ações semelhantes de proteção e vigilância?
- Qual o motivo pelo qual não se propôs igualmente a regularização fundiária da TI Tucumã?
- Que sentido há em se propor genericamente a proibição da entrada de garimpeiros sem mencionar em quais rios e igarapés?

“Outras medidas mitigadoras e compensatórias recomendadas em relação ao “despovoamento de terras indígenas” são dotadas de tal nível de abstração que, no limite, revelam-se ineficazes ou inaplicáveis, o mesmo ocorrendo com as outras ações propostas. Assim, “uma rápida conferência nos resultados que se espera alcançar por meio do referido “Programa de Apoio aos Povos Indígenas” demonstra fraca correlação entre a dimensão dos impactos do empreendimento e as medidas de mitigação ou compensação previstas pelo EIA. A maioria absoluta das medidas especificadas no Programa de Apoio, detalhado no Componente Indígena (pp. 221-225), refere-se à promoção de eventos como reuniões, oficinas, seminários, diagnósticos e cursos”.

Portanto, consideramos que os itens incluídos como medidas mitigadoras e compensatórias não podem indicar apenas o acesso aos direitos assegurados pela Constituição Federal (educação, saúde, transporte e proteção dos territórios). Todos os impactos identificados são negativos, e as medidas mitigadoras constituem ações que já deveriam ser executadas pelo Estado, com o reconhecimento dos direitos diferenciados das populações indígenas, de seus territórios e suas sócio-biodiversidades.

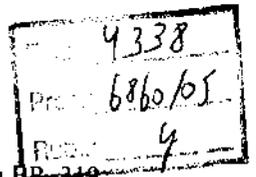
Outrossim, as obras de pavimentação possuem um alcance de impactos diretos, tanto em termos de tipos de impactos, quanto de sua intensidade, menor que o alcance dos impactos indiretos que a presença de uma infra-estrutura como uma rodovia de integração regional pode gerar. Assim, o asfaltamento de uma rodovia ultrapassa o alcance imediato das ações de obras do empreendedor e acabam por envolver um conjunto amplo de atores sociais, institucionais ou não.

Quanto ao PBA, é necessário haver um detalhamento das propostas de mitigação ou compensação ambiental, juntamente com as comunidades impactadas.

Portanto, com estes dois aspectos, o compartilhamento dos benefícios da pavimentação pelas comunidades indígenas e a necessidade de envolvimento de um conjunto amplo de atores institucionais ou não, este Programa deve ter como escopo básico a articulação das demandas e necessidades particulares destas comunidades, tanto as produzidas pelas obras de asfaltamento propriamente ditas, quanto as geradas pelo impacto difuso do asfaltamento da

EM BRANCO

EM BRANCO



rodovia, envolvendo, para isso, um conjunto maior de atores institucionais e sociais que os restritos à FUNAI, ao empreendedor e seus terceirizados. Esta tarefa seria semelhante as proposições oferecidas pelo GT da BR-319 (Portaria nº 295 - Ministério do Meio Ambiente, de 22/09/2008) e que vem sendo desenvolvidas pelo Comitê Gestor Interministerial da BR-319 (Portaria Interministerial nº 1, de 19/03/2009), para as atividades relativas a Gestão Ambiental desta região. Este GT, no entanto, não considera os aspectos étnicos nas suas tratativas, o que poderá trazer um prejuízo social e ambiental incomensurável.

EM BRANCO

EM BRANCO



4339
6860/05

7

9. Considerações Finais

Fato apontado pelo estudo, que afeta diretamente às comunidades indígenas, é que desde o início do século passado ocorrem movimentos migratórios em direção à região. Ao ser recuperada, a BR-319 poderá se tornar um novo vetor desses movimentos migratórios, o que aumentará de forma preocupante as pressões e impactos sobre os recursos naturais das Terras Indígenas, sobre o modo de vida tradicional das etnias, bem como sobre a própria integridade de seus territórios e dos indivíduos que compõem estas comunidades.

No contexto do Amazonas a região sul do estado é o foco principal dos processos socioeconômicos relacionados ao desmatamento. A pavimentação da rodovia, por sua vez, consolidará e ampliará estes processos, promovendo um forte crescimento do mercado local de terras e, com isso, a pressão pela incorporação de novas áreas a este mercado. Deve-se considerar também o fato de que a ocupação ilegal de terras indígenas ou de patrimônio da União é uma atividade ilegal que ocorre, em grande medida, pela falta de infra-estrutura e de presença institucional dos órgãos públicos de controle. Em vista disso, as propostas indicadas para mitigar/compensar estes impactos apontam para um conjunto de necessidades e requerimentos os quais não dão conta de solucionar estes complexos processos desencadeados pela pavimentação da rodovia. Por se tratar de uma obra de pavimentação, muitos impactos identificados já vêm ocorrendo desde quando a rodovia foi aberta, e muitos desses impactos serão potencializados pelo empreendimento, enquanto novos impactos surgirão.

Assim como em outros empreendimentos desta envergadura na Amazônia, será necessário garantir uma situação adequada de governança na região impactada, estabelecendo condições prévias para a implantação da obra. Isso implicará na constituição de programas integrados e articulados pelas políticas públicas das esferas estadual e federal, no fortalecimento dos órgãos de fiscalização e em ações preventivas e permanentes de proteção e segurança das terras indígenas.

Dada a precariedade da atuação dos órgãos de governo nesta região (vide o Relatório de Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União - TCU, realizada com o objetivo de avaliar a gestão governamental da Amazônia brasileira, por meio das principais ações desenvolvidas pelos órgãos federais, relacionadas à ocupação territorial, à proteção do meio ambiente e ao fomento a atividades produtivas sustentáveis dessa região¹¹), é pouco provável que esse conjunto de medidas seja executada em tempo hábil, assegurando a proteção das áreas e das populações, antes que os impactos ambientais sejam acentuados. Como, além das áreas ainda em estudo, parte das TIs já homologadas apresentam demandas por redefinição dos limites, a BR-319 poderá ameaçar a integridade desses territórios frente aos impactos do projeto.

O estudo apresenta várias lacunas e falhas que precisam ser sanadas. Mesmo

¹¹ Relatório de Auditoria Operacional dos Órgãos/entidades: Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – Incra, Fundação Nacional do Índio – Funai, Fundação Nacional da Saúde – Funasa, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – Ibama, Instituto Chico Mendes de Biodiversidade – ICMBio, Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia – Inpa, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – Embrapa, Superintendência da Zona Franca de Manaus – Suframa e Museu Paraense Emílio Goeldi. (TC-019.720/2007-3)

EM BRANCO

BRANCO



4340
6860/33
4

assim, indica claramente a situação geral das TIs na região, destacando-se a grande demanda para a regularização fundiária. Além da grande complexidade da área de influência do empreendimento, sendo que as TIs apresentam situações fundiárias em diferentes estágios de regularização, há a ocorrência de índios isolados, sobreposição de UCs Federais e Estaduais com TIs, potencializando fatores que propiciam um aumento da pressão sobre estas terras.

Os estudos apresentados não contemplam a complexidade de situações existente naquela região e não dão elementos suficientes para uma análise adequada de impactos. Se tomarmos em conta exclusivamente os dados apresentados, frágeis e superficiais, consideramos o empreendimento inviável para as populações indígenas afetadas. Nesse caso, recomenda-se a elaboração de estudos complementares que levem em consideração todas as questões apontadas nesse parecer e, se for o caso, a Funai pode emitir um aditivo ao TR para direcionar melhor a investigação. Nesses novos estudos, as comunidades precisam participar mais ativamente das atividades e serem devidamente consultadas e informadas sobre todas as etapas do trabalho¹².

A experiência acumulada em trabalhos indigenistas mostra que o apoio às comunidades indígenas, na forma de programas e projetos de mitigação/compensação, deve se nortear em alguns eixos fundamentais, sendo que o primeiro é a regularização fundiária, ou seja, a garantia de espaço territorial adequado para a reprodução física e cultural de um povo. Complementar a este eixo é a garantia da proteção deste território, salvaguardando-o das invasões e predações. O apoio à saúde também é fundamental, de forma a reduzir a vulnerabilidade da população indígena. Consideramos, então, que entre outras lacunas do estudo e na sua proposta de programa de mitigação, há necessidade de uma melhor organização das prioridades, sem a qual não haverá condições adequadas de lidar com os impactos que poderão ser causados às comunidades indígenas pela reabertura da BR-319.

Elencamos abaixo os pontos principais que devem ser contemplados nos estudos complementares.

Pontos principais:

- a) Conforme indicado anteriormente, entre os itens solicitados no TR emitido pela Funai e que não foram atendidos está a classificação da qualidade da água dos corpos hídricos que banham as TIs. Dessa forma, inexistente um parâmetro que possa orientar a instalação da Rodovia, impossibilitando uma avaliação das condições antes, durante e após a realização de quaisquer obras relacionadas ao empreendimento que tenha como objetivo detectar e prevenir impactos aos ecossistemas aquáticos.
- b) Também já foi citado que o Estudo não apresenta, conforme solicitado no TR, mapa de análise cartográfica da região de uso das etnias, apontando áreas degradadas e de preservação permanente. Também não definiu a localização das práticas agrícolas tradicionais ou mecanizadas. Estas informações são essenciais no sentido de permitir uma melhor avaliação da vulnerabilidade da TIs quanto a sustentabilidade, erodibilidade e fertilidade natural do solo.

¹² A Recomendação 34/2009 do MPF/AM (referente ao IPC1.13.000.001449/2008 e PP 1.13.000.001678/2009-42) tece considerações à prática da consulta livre, prévia e informada, prescrita pela Convenção 169/89 da OIT e afirma que tal prática, no caso do Estudo para o licenciamento da obra da BR-319, deve pautar-se pelas premissas ali explicitadas.

EM BRANCO

EM BRANCO



4341
6860/05
9

- c) Avaliação dos efeitos sinérgicos do asfaltamento da BR-319 e da BR-230 nas terras indígenas situadas a leste do rio Madeira (TIs Nove de Janeiro, Torá, Ipixuna, Sepotí, Pirahã, Diahui e Tenharim Marmelos).
- d) Adequação dos estudos sobre os índios isolados, conforme os 15 itens apontados pela Coordenação Geral de Índios Isolados e de Recente Contato - CGIIRC/Funai
- e) Adequação do levantamento da situação fundiária das TIs na região, avaliando não só as demandas, como também a situação de sobreposição com unidades de conservação. Como este levantamento deverá ser feito pela Coordenação Geral de Identificação e Demarcação – CGID/Funai, cabe aos responsáveis pelo estudo um maior diálogo com este setor. Neste âmbito, deverá ser avaliada a sobreposição de TIs e UCs.
- f) Levantamento por equipe especializada da situação da saúde indígena

Por fim, o EIA delega à Funai a principal tarefa de mitigação ou compensação dos impactos do empreendimento de reconstrução da BR-319 para as comunidades indígenas, sem nenhum condicionante relacionado ao fortalecimento institucional do órgão indigenista oficial ou mesmo recursos para realização das ações. Pior do que isso, pouca coisa ou quase nada ficou delegado para a responsabilidade do DNIT.

Quanto ao tempo proposto para a vigência de um programa de apoio, consideramos a definição *a priori* de 30 meses inadequado. Os 5 impactos listados na Tabela nº 12 do Estudo tem a seguinte quantidade de atributos: negativo (5), longo prazo (1), imediato e médio prazo (1), imediato (2), médio prazo (1) temporário (2) permanente (2), cíclico (1), regional (2), local (2), pontual (1), reversível (4) e irreversível (1). Apesar de serem classificados com a máxima magnitude e importância, ou seja, necessitam de um controle mais acurado e prolongado, a proposta de mitigação deste estudo não é coerente com sua própria definição do impacto ocasionado pela obra.

O prognóstico subjacente nos estudos é a repetição do modelo de ocupação territorial e de uso da terra que tem caracterizado todas as outras estradas abertas na região amazônica. A reabertura da BR-319 só será viável do ponto de vista socioambiental se houver uma mudança radical nesse paradigma de estrada amazônica. Nesse sentido, a Funai apóia a posição do Ibama quanto à necessidade da criação de uma estrada-parque, criando áreas contíguas à rodovia sem ocupação humana, com restrições efetivas ao avanço da colonização agrícola, seja esta espontânea ou dirigida. No entanto, chamamos atenção ao fato que as UCs tem sido criadas sem a participação e diálogo com a Funai, gerando situações de sobreposição. Assim, caso a alternativa da estrada-parque não seja implantada e se o estudo do componente indígena não seja refeito com as devidas adequações e correções apontadas, o empreendimento em questão torna-se-a inviável. Ou seja, sua viabilidade depende fundamentalmente da melhor definição dos impactos, do detalhamento e aprofundamento dos programas de compensação e da boa articulação dos órgãos governamentais para garantir a proteção das terras indígenas regularizadas e em processo de estudo naquela região.

É o parecer.

Brasília, abril de 2010

EM BRANCO



4342
6860/05

7

Jaime Siqueira Jr.
Antropólogo, PhD
Assessor CGGAM/DPDS

Robert Pritchard Miller
Engº florestal, PhD
Assessor CGGAM/ DPDS

Vivian Gladys de Oliveira Souza
Bióloga
Assessora CGGAM/DPDS

Renata Otto Diniz
Antropóloga
CGID/DPT

*Ciente e de acordo,
entremetido à DPDS.*

Julia de Paiva P. Leão
Coordenadora - Port. nº 423/11
CGGAM/DPDS/FUNAI

EM BRANCO



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
SCEN - Trecho 2, Edifício Sede - Bloco C, Brasília - DF CEP: 70.818-900
Tel.: (0xx) 61 3316-1071, Fax: (0xx) 61 3225-0445 - URI: <http://www.ibama.gov.br>

4343
1860/05
4

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 13 de maio de 2011, lavro o presente Termo de Encerramento do **Volume XXII** do Processo nº **02001.006860/2005-95**, referente ao Licenciamento Ambiental do empreendimento Rodovia BR-319, constituído das fls. 9148 a 9343, devidamente numeradas e rubricadas.

