Ricardo Verdum
Evangelina da Silva Sousa
(Orgs.)

A BR-319 e os territórios indígenas na fronteira de produção de commodities na Amazônia Centro-Meridional



DEBULHAR

A BR-319 E OS TERRITÓRIOS INDÍGENAS NA FRONTEIRA DE PRODUÇÃO DE COMMODITIES NA AMAZÔNIA CENTRO-MERIDIONAL

Atores sociais, protagonismos e circunstâncias

ORGANIZADORA
EVANGELINA DA SILVA SOUSA

AUTOR
RICARDO VERDUM

A BR-319 E OS TERRITÓRIOS INDÍGENAS NA FRONTEIRA DE PRODUÇÃO DE COMMODITIES NA AMAZÔNIA CENTRO-MERIDIONAL

Atores sociais, protagonismos e circunstâncias

DEBULHAR

Copyright © 2026 – Evangelina da Silva Sousa
Todos os direitos reservados.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Verdum, Ricardo.
A BR-319 e os territórios indígenas na fronteira de produção de commodities na Amazônia Centro-Meridional: atores sociais, protagonismos e circunstâncias / Evangelina da Silva Sousa, (orgs.). – 1. ed. – Teresina: Debulhar, 2026
177 p.; il.

Possui anexos
ISBN 978-65-82009-42-6

1. Terras Indígenas 2. Conflitos Fundiários 3. Políticas Públicas 4. Políticas Indigenistas 5. Rodovias 6. Disputa Territorial 7. Amazônia Centro-Meridional 8. Fronteiras 9. Conflitos Fundiários I. Título

CDD – 306.089

Editor
Márcio Douglas de Carvalho

Ficha Catalográfica
Larissa Andrade, CRB – 3/1179

Capa
Alexandre Mesquita

Diagramação
Lázaro Silva

Estágio editorial
Caio Felipe Rodrigues

Conselho Editorial
Andreia Rodrigues de Andrade
Antonio Michel de O. Miranda
Deilson do Carmo Trindade
Eduardo Marandola Júnior
Eva P. Bueno
Francisca Verônica Cavalcante
Francisco Gleison Monteiro
Guilherme Gonzaga Bento
Higo Carlos Meneses de Sousa
Marta Gouveia de Oliveira Rovai
Rômulo Luiz Xavier
Sandra Augusta de Melo
Thiago Alves Dias
Túlio Henrique Pereira

DEBULHAR

CNPJ: 67.929.300/0001-20
www.editoradebulhar.com .br
debulhar@editoradebulhar.com.br
(86) 98147-8117

Realização
Ministério dos Povos Indígenas

Presidente
Luiz Inácio Lula da Silva

Ministra de Estado dos Povos Indígenas
Sonia Guajajara

Secretário-Executivo do Ministério dos Povos Indígenas
Eloy Terena

Coordenação do Projeto de Pesquisa
Carmen Lúcia Silva Lima
Evangelina da Silva Sousa
Flávia Lorenne Sampaio Barbosa
Raimundo Nonato Ferreira do Nascimento

Pesquisador Externo
Ricardo Verdum

Pesquisadores UFPI
Amélia Raquel Lima Solano (Antropóloga)
Carlos Eduardo Mourão da Rocha (Revisor Textual)

Lista de Abreviaturas e Siglas

AMACRO Região formada por partes do Amazonas, Acre e Rondônia
AP Área Protegida
APIB Articulação dos Povos Indígenas do Brasil
BM Banco Mundial
BNDES Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BR-319 Rodovia Álvaro Maia
CRFF ComplexoRodo-ferroviário-fluvial
DEMED Departamento de Mediação e Conciliação de Conflitos Fundiários Indígenas
DNER Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
DNPM Departamento Nacional de Produção Mineral
FUNAI Fundação Nacional dos Povos Indígenas
IBAMA Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICMBio Instituto Chico Mendes da Biodiversidade
IWGIA International Work Group for Indigenous Affairs
LAE Licenciamento Ambiental Especial
LP Licença Prévia
MMA Ministério do Meio Ambientee Mudança do Clima
MPF Ministério Público Federal
MPI Ministério dos Povos Indígenas
MT Ministério dos Transportes
OPIAM Organização dos Povos Indígenas do Alto Madeira
PIN Programa de Integração Nacional
SFB Serviço Florestal Brasileiro
TI Terra Indígena
UC Unidade de Conservação
UFPI Universidade Federal do Piauí
UnB Universidade de Brasília

Sumário

Apresentação	**9**
Prefácio	**11**
1 A abertura da BR-319	**21**
2 Silêncios e evidências ainda dispersas	**29**
3 A recuperação e repavimentação da BR-319 na ordem do dia	**47**
4 Efeitos cumulativos e sinergéticos na Amazônia Centro-Meridional	**51**
5 A fronteira agropecuária na Amazônia Centro-Meridional e a BR-319	**61**
6 Territórios e populações indígenas: riscos e ameaças da operacionalização da BR-319	**65**
7 Um GT para operacionalizar a obra	**73**
8 Plano BR-319 para destravar a repavimentação da rodovia	**79**
9 O asfaltamento e os direitos indígenas em disputa na justiça	**83**
10 O Banco Mundial e a gestão dos conflitos fundiários	**89**
11 Riscos e ameaças das concessões florestais	**95**
12 Problemas do Componente Indígena do PBA	**101**
13 O "licenciamento ambiental": riscos e desafios	**105**
14 Debate político recente e recomendações de ação	**111**

Referências

a) Documentos consultados **119**

b) Bibliografia referida e consultada **122**

c) Notícias digitais **130**

ANEXO 1 **133**

Quadro 1: Terras e Populações Indígenas na área da BR-319 e principais ameaças

ANEXO 2 **167**

Quadro 2: Proposta de inclusão de Povos e Territórios não contemplados inicialmente no Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (CI-PBA)

ANEXO 3 **172**

Quadro 3: A repercussão na mídia digital da discussão e decisões sobre a Lei Geral do Licenciamento Ambiental

Apresentação

O livro *"A BR-319 e os territórios indígenas na fronteira de produção de commodities na Amazônia Centro-Meridional: Atores sociais, protagonismos e circunstâncias"* resulta da pesquisa "Atuação do MPI em Conflitos Fundiários, Territorialidades e Políticas Públicas", esta publicação materializa uma cooperação estratégica entre o Ministério dos Povos Indígenas (MPI) e a Universidade Federal do Piauí (UFPI). Esta obra consolida-se como uma ferramenta de gestão pública, delineada para fortalecer o diálogo interinstitucional entre o MPI e a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), aprimorando os processos de tomada de decisão diante da complexa realidade amazônica.

Ao longo destas páginas, o pesquisador Ricardo Verdum conduz uma análise minuciosa sobre a população e os territórios indígenas situados na área de influência da rodovia Álvaro Maia — popularmente conhecida como BR-319. O autor desvela como a BR 319 se consolidou como um dos eixos centrais de expansão da fronteira de *commodities* na Amazônia Centro-Meridional. A reconfiguração desse espaço social e ecológico surge no texto em sua máxima urgência, alertando para os danos irreparáveis à cobertura florestal, à qualidade dos recursos fluviais e, fundamentalmente, aos modos de vida das comunidades locais indígenas.

Ao descortinar o conflitivo drama social que se desenvolve na região, esta obra convida o leitor a compreender o destino da BR-319 e o respeito ao protagonismo dos povos indígenas.

Boa leitura!

Carmen Lúcia Silva Lima
Evangelina da Silva Sousa
Flávia Lorenne Sampaio Barbosa
Raimundo Nonato Ferreira do Nascimento

Prefácio

Este livro é fruto do projeto de pesquisa "Atuação do MPI em Conflitos Fundiários, Territorialidades e Políticas Públicas", uma parceria entre o Ministério dos Povos Indígenas (MPI) e a Universidade Federal do Piauí (UFPI), viabilizada pelo Termo de Execução Descentralizada nº 4/2023 (dezembro/2023). O trabalho corresponde à Meta 1: subsidiar a atuação do MPI em face de conflitos fundiários, territorialidades e políticas públicas voltadas aos povos indígenas no Brasil (incluindo acompanhamento de casos, produção científica e eventos de alto nível - item 1.3). O objetivo central desta pesquisa foi prover informações sobre populações e territórios indígenas na área de influência da rodovia BR-319, fortalecendo tanto o diálogo interinstitucional entre o MPI e a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) quanto os processos de tomada de decisão.

O autor desta obra, Ricardo Verdum, é cientista social e doutor em Antropologia Social pela Universidade de Brasília (UnB). Sua trajetória é marcada por pesquisas realizadas nas áreas de Antropologia do Indigenismo e das Políticas Indigenistas, da Memória e do Esquecimento, do Desenvolvimento na Pan-Amazônia e das Políticas de Saúde e Povos Indígenas.

Na condição de pesquisador independente e bolsista do referido projeto, sua contribuição envolveu: atividades referentes aos estudos sobre o Plano de Reconstrução do Rio Grande do Sul e os Povos Indígenas; o mapeamento e a análise das políticas da esfera pública federal — materializados em programas orçamentários finalísticos e em objetivos e metas estabelecidos para 2024-2027 que beneficiam ou podem beneficiar os povos indígenas; os Acordos de Cooperação Brasil-China e os Povos Indígenas; a elaboração do anteprojeto do Sistema Nacional de

Articulação Indígena; e a análise sobre a realidade social, ambiental e territorial na área de influência da BR-319, referente à situação nos Territórios Indígenas e em áreas de uso tradicional.

O autor dedicou-se à análise rigorosa dos impactos causados por obras de infraestrutura e indústrias extrativistas nos territórios indígenas. O primeiro resultado dessa investigação foi o relatório preliminar "A construção da BR-319 e o silêncio indígena na fronteira de produção de *commodities* da Amazônia centro-meridional", publicado pelo *International Work Group for Indigenous Affairs* (IWGIA) e apresentado no "Seminário Povos Indígenas: Conflitos Territoriais, Política Indigenista e Estratégias de Luta", promovido pela UFPI em outubro de 2025. O estudo, que serve de base para o presente livro, detalha o caso da rodovia construída entre 1967 e 1976 no interflúvio dos rios Madeira e Purus, na Amazônia brasileira.

A Rodovia Álvaro Maia (BR-319) foi projetada e implantada na Amazônia brasileira nos anos 1970, a partir de um processo de convergência e conjunção dinâmica entre diferentes forças políticas e grupos de interesse econômico, sob a acepção de Estado Ampliado. Como estratégia de ocupação e urbanização da região, sua implementação resultou na expropriação de territórios indígenas e na colonização de novas áreas por famílias migrantes das regiões Sul e Sudeste.

Ao longo deste livro, Verdum destaca as consequências das práticas de exploração das áreas decorrentes da abertura da Rodovia Álvaro Maia. Tais impactos incluem: atos de violência contra a população indígena, expropriação territorial, cultural e de direitos de pelo menos nove grupos étnicos indígenas da Amazônia Centro-Meridional, a penetração e a instalação da agropecuária, da mineração, do extrativismo madeireiro, da grilagem de terras, do desmatamento, da expansão da agricultura extensiva de grãos e da atividade empresarial-garimpeira. Além disso, o autor reporta a alteração das práticas tradicionais, como

a introdução de novos hábitos alimentares, a superexploração do trabalho de indígenas, chacinas, massacres, violência contra mulheres indígenas e disseminação de doenças infecciosas.

O autor acrescenta que a formulação de políticas públicas para a Amazônia Centro-Meridional deve considerar o inconsciente social das populações indígenas e não indígenas. Esse cuidado é essencial, dadas as inúmeras histórias traumáticas e a memória dos grupos sociais com longa trajetória nesse território.

Embora a recuperação e a repavimentação da BR-319 sejam justificadas pela necessidade de promover o desenvolvimento da Mesorregião do Sul Amazonense e da Zona de Desenvolvimento Sustentável Abunã-Madeira, esse processo afeta diretamente pelo menos 68 Territórios Indígenas — em sua maioria já homologados. Essa situação é agravada pelo uso crescente da rodovia para o transporte de pessoas, maquinários e *commodities*. Ademais, projeta-se um aumento significativo nas taxas de desmatamento das áreas já conectadas à BR-319, além do avanço da degradação de novas extensões da floresta tropical no oeste do estado do Amazonas.

Verdum estima que cerca de 19 mil pessoas que se autodeclaram indígenas e se identificam como integrantes dos povos indígenas Mura, Diahui, Juma, Apurinã, Paumari, Tenharim, Mura-Pirahã, Torá, Tikuna, Munduruku e Karitiana vivam nesses 68 Territórios Indígenas. Além deles, existe parcela significativa de indígenas vivendo em núcleos urbanos, vilas ou ocupando áreas rurais fora desses Territórios, tendo-os, porém, como referência, em virtude de laços de parentesco.

Quatorze Territórios Indígenas situam-se na faixa de 40 km de distância de ambos os lados da linha da BR-319. No que concerne à situação de reconhecimento/titulação fundiária dessas 14 TIs: 9 estão regularizados, 1 está homologado, 1 já está delimitado e 3 estão em processo de identificação. Quanto à

composição étnica, 9 TIs são ocupados pelo povo Mura, 2 pelo povo Diahui, 2 pelo povo Apurinã e 1 pelo povo Kassupá.

Em paralelo à retomada das obras no "Trecho do Meio" da BR-319 e à consolidação da fronteira agropecuária local, os Territórios Indígenas enfrentam a ameaça das políticas de concessão florestal destinadas à exploração madeireira, com ênfase nas atividades previstas para a Floresta Nacional de Humaitá. Nesse contexto, torna-se imperativa a rigorosa observância dos direitos territoriais específicos dessas populações, de suas demandas fundiárias e, sobretudo, do cumprimento da Consulta Livre, Prévia e Informada.

Verdum acrescenta à sua discussão a questão ambiental que envolve o "Trecho do Meio" da BR-319, pois a retomada do trecho afeta diretamente territórios e agrupamentos comunitários indígenas. Ainda nesse contexto, o autor discute a Lei Geral de Licenciamento Ambiental e conclui que tal regramento segue o padrão convencional de observar a atividade ou empreendimento de forma isolada, o que, para o caso, a perspectiva e as questões aqui trabalhadas, significa um grave problema.

Considerando as discussões supracitadas, pode-se afirmar que este livro contribui para o avanço do conhecimento sobre conflitos fundiários, territorialidades e políticas públicas voltadas aos povos indígenas no Brasil. A partir do diagnóstico desses temas, a obra oferece doze recomendações de ação direcionadas ao Ministério dos Povos Indígenas (MPI) e à Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai). Essas diretrizes visam monitorar situações de conflito, assegurar os procedimentos de consulta e consentimento livre, prévio e informado, combater irregularidades em Territórios Indígenas e Unidades de Conservação, além de produzir informações específicas sobre a região da BR-319 com base nos censos Demográfico, Agropecuário, Florestal e Aquícola.

A obra propõe diretrizes para aprofundar o debate sobre a pavimentação da BR-319, por meio de uma forte articulação interinstitucional. Propõe-se o engajamento de órgãos como MPI, Funai, ICMBio e MPF, em conjunto com a representação civil da APIB. A finalidade é consolidar uma estratégia conjunta de proteção dos Territórios Indígenas em qualquer estágio de reconhecimento de seus limites. Tal esforço faz-se estritamente necessário, já que o projeto da BR-319 permanece fundamentado no binômio estrada e colonização (E+C). Atualmente, esse cenário é agravado devido à intenção do agronegócio de converter a área em um polo exportador de grãos e gado bovino, utilizando rotas de escoamento pelos portos fluviais e marítimos do Brasil ou através de portos no Peru, acessados por via férrea.

Teresina, 8 de março de 2026.

Evangelina da Silva Sousa

A BR-319 e os territórios indígenas na fronteira de produção de *commodities* na Amazônia Centro-Meridional: Atores sociais, protagonismos e circunstâncias

Ricardo Verdum[1]

Introdução

Em julho de 2025, dei continuidade ao processo de reunião, organização e consolidação de dados e informações sobre a população e os territórios indígenas localizados na área de influência da rodovia BR-319. Construída entre os anos de 1967 e 1976, a rodovia é hoje considerada um dos principais eixos de expansão da fronteira de produção de *commodities* na Amazônia Centro-Meridional. A BR-319 está situada na região de interflúvio dos rios Madeira e Purus, conectando as cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO), bem como municípios intermediários situados no seu traçado2. Esta atividade de pesquisa foi orientada pelo propósito de produzir subsídios técnicos e analíticos capazes de fortalecer o diálogo institucional e interinstitucional do Ministério dos Povos Indígenas (MPI), especialmente no que

1 Doutor em Antropologia Social. Bolsista do Projeto "Atuação do MPI em Conflitos Fundiários, Territorialidades e Políticas Públicas", contrato Nº 38/2023 - UFPI/FADEX; Consultor colaborador da Secretaria Executiva do Ministério dos Povos Indígenas (MPI). Data de elaboração do informe: 22/08/2025. rverdum@gmail.com

2 A denominação Amazônia Centro-Meridional está inspirada na proposta de "áreas etnográficas" desenvolvida pelo antropólogo Julio C. Melatti (2018). Cf.: https://www.juliomelatti.pro.br/areas/00areas.pdf

se refere aos seus processos internos de formulação e tomada de decisão[3].

As evidências reunidas são de que as forças políticas e os grupos econômicos interessados na realização da obra de recuperação e repavimentação da BR-319, tanto no interior do aparelho de Estado quanto fora dele, vêm ganhando crescente espaço social e político dentro e fora do Governo Federal. Nota-se, ainda, que essa conquista logra mobilizar organizações sociais (ONGs) que atuam na região, assim como setores da população e organizações sociais indígenas em diferentes níveis de articulação.

É evidente que há forças sociais e protagonismos de aparência individual, que, de fora e de dentro dos espaços institucionais, buscam resistir ao projeto de ocupação da região interfluvial Madeira-Purus, onde a BR é fator-chave; se não para barrar planos e obras, ao menos para que os efeitos danosos, sociais e ecológicos, sejam os menores possíveis no curto prazo. Mas isso é algo que merece um estudo específico e aprofundado, que por questões estratégico-políticas não nos parece adequado levar adiante neste momento.

Igualmente preocupantes são as decisões recentes, e as tomadas de decisão em curso no Congresso Nacional em favor da flexibilização de direitos de povos indígenas e ambientais. Se confirmadas e implementadas, elas deverão "facilitar" o projeto de pavimentação e operacionalização da BR-319, além de outras estradas e rodovias estaduais e federais na região, gerando efeitos cumulativos e sinérgicos relevantes. A isso agrega-se o Projeto de Lei que pretende definir a rodovia BR-319 como "in-

3 Um primeiro resultado desta investigação, de cunho exploratório, foi entregue ao MPI em 20/06/2025. De lá para cá, incorporamos ao corpo documental uma série de outras referências, tanto institucionais como não institucionais, que se mostraram muito úteis à nossa compreensão e a avaliação da situação. Ressalto que este documento não é fruto de uma encomenda, nem tem por objetivo produzir respostas a questões colocadas de antemão pela SE/MPI.

fraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional": isso viabilizará a utilização de recursos financeiros do *Fundo Amazônia*, administrado pelo BNDES[4].

Dito de maneira sintética, se o caminho trilhado for de ocupação e reconfiguração do espaço social e ecológico da Amazônia Centro-Meridional pela produção de *commodities* e matérias-primas da agropecuária e extrativista direcionadas à exportação, em associação com os investimentos em infraestruturas de diferentes modais, não temos dúvida de que seguirá produzindo-se: (a) "impactos" irreparáveis na cobertura florestal e na qualidade da água dos cursos fluviais no interflúvio dos rios Purus e Madeira; (b) efeitos sobre os meios e modos de vida nas comunidades locais indígenas – em seus territórios, fontes de alimentação, paisagem etc. –, ampliando sua dependência econômicas e políticas de agentes externos; e (c) incremento no conflitivo drama social que se desenvolve na região, resultado das assimetrias que caracterizam o sistema e a dinâmica de articulação interétnica aí presente.

O complexo rodo-ferroviário-fluvial (CRFF) em instalação na Amazônia Centro- Meridional é, de certa forma, a continuidade e o aprofundamento do processo histórico de ocupação territorial e de exploração de recursos na região. A reprodução, no tempo e no espaço, de estruturas sociais e econômicas que prevaleceram durante o *domínio colonial* e que seguiram operantes no *colonialismo interno*. Estruturas que, embora transformadas e matizadas com um verniz de aparência menos agressiva, permanecem predominantes e operantes em articulação com o capitalismo global.

4 Sigla de Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

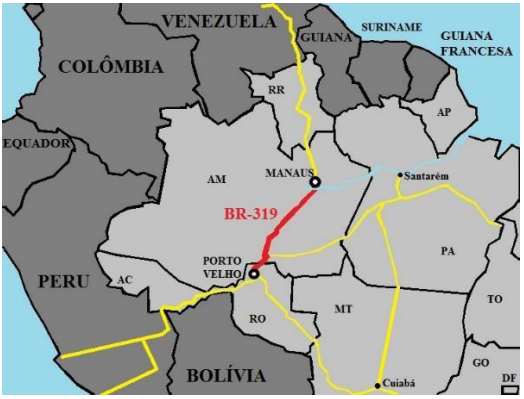
1. A abertura da BR-319

Embora oficialmente denominada Rodovia Álvaro Maia[5], a BR-319 é mais conhecida como Rodovia Manaus-Porto Velho, por ligar a capital do estado do Amazonas à capital de Rondônia. Com aproximadamente 855 quilômetros, seu traçado acompanha, em grande parte, a margem esquerda do Rio Madeira, na região de interflúvio entre os Rios Madeira e Purus. A rodovia corta uma região que ainda hoje permanece majoritariamente coberta pela floresta amazônica, embora a expansão da fronteira agropecuária e extrativista continue avançando sobre novas áreas e recursos naturais em ambos os lados da rodovia.

Descrições da época da construção da BR informam que se trata de uma região com características geomorfológicas e hidrográficas que sugerem ter sido, em períodos geológicos pretéritos, parte de um grande lago. Em razão disso, a área apresenta trechos periodicamente alagados e extensas zonas de várzea, o que teria acarretado inúmeras dificuldades técnicas e custos adicionais para a abertura da rodovia. Por outro lado, essas mesmas características já despertavam, à época, a atenção e o interesse de setores vinculados às atividades agropecuárias, pelo seu aparente potencial produtivo.

5 Amazonense natural de Humaitá, Álvaro Maia nasceu e viveu seus primeiros anos no seringal Goiabal, às margens do rio Madeira; ele foi por três vezes governador do estado do Amazonas, além de deputado federal e senador da República. Cf. https://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%81lvaro_Maia. A denominação "Rodovia Álvaro Maia" ao trecho da BR-319 entre Manaus e Porto Velho foi dada por meio da Lei nº 6.337, de 4 de junho de 1976.

Mapa 1: BR-319 e principais conexões rodofluviais nacionais e internacionais



Fonte: Wikipedia.

A Rodovia Manaus-Porto Velho integra a malha rodoviária projetada e implantada na Amazônia brasileira ao longo da década de 1970, em um contexto de regime político de exceção – correspondente ao período da última Ditadura EmpresarialMilitar no país, vigente entre 1964 e 1985 — e no âmbito do Programa de Integração Nacional (PIN), criado em 16 de junho de 1970.

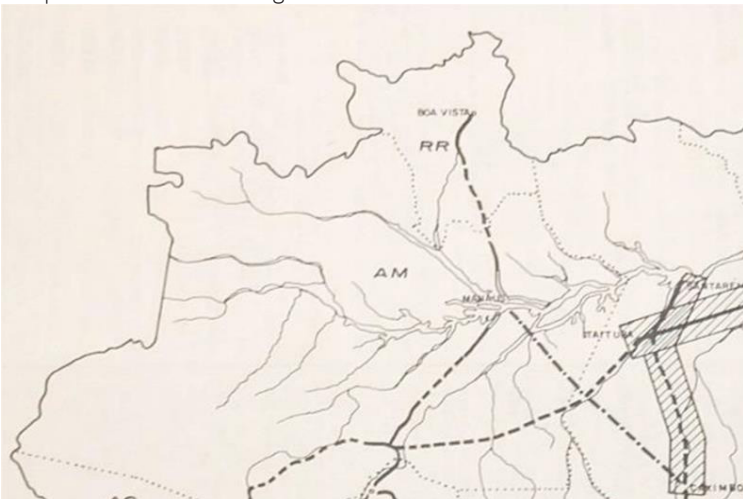
O referido programa foi implementado ao longo da primeira metade dos anos 1970, com o objetivo principal de promover a rápida integração à economia nacional das parcelas do território nacional então sob a responsabilidade da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam).

A estratégia de ocupação e urbanização da Amazônia baseou-se nos conceitos de "eixos de desenvolvimento" e "polos de desenvolvimento", contemplando a construção de estradas de longa distância, a indução de fluxos migratórios e a criação de áreas destinadas a atividades econômicas, especialmente a agropecuária e a mineração. Na prática, esse processo resultou

na expropriação de territórios até então ocupados por povos indígenas e na colonização das novas áreas abertas, colocadas à disposição de famílias oriundas principalmente das regiões Sul e Nordeste do país.

Dentre os "resultados" da política de transporte executada na Amazônia entre 1964 e 1985 — que incluiu a construção das rodovias BR-230 (Transamazônica), BR163 (Cuiabá-Santarém), BR-319 (Manaus-Porto Velho), BR210 (Perimetral Norte) e BR-174 (Manaus-Boa Vista) — destacamse o aumento da acessibilidade, o avanço do desmatamento, e o crescimento demográfico ao longo e no entorno dos eixos rodoviários, expandindose por meio de estradas vicinais e ramais. Atualmente, em razão de seu papel estratégico como via para o escoamento da produção de grãos, várias dessas rodovias assumem importância central nas economias regionais e nacional[6].

Mapa 2: Os eixos estratégicos de desenvolvimento do PIN e os PICs.



Fonte: Stephanes, 1972.

6 Cf. Correa Santos (2023) e Castro de Jesus e Oliveira Neto (2023).

A Rodovia Manaus-Porto Velho emergiu de um processo de convergência e conjunção dinâmica entre diferentes forças políticas e grupos de interesse econômico, tanto públicos quanto privados, nacionais e estrangeiros. Esse processo evidencia as relações entre distintos níveis do sistema mundial, configurando-se como uma rede complexa de articulações e entrelaçamentos – alguns visíveis e documentáveis, outros propositalmente invisíveis ou de difícil acesso – envolvendo um amplo leque de atores. Entre eles destacam-se a) o Governo Federal e suas agências, sob a "coordenação" operacional do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); b) os governos estaduais e suas agências; c) organismos multilaterais e agências internacionais de cooperação técnica e financeira; d) empresas de consultoria especializadas em estudos e projetos rodoviários; e) companhias de indústria da construção civil e infraestrutura rodoviária; f) Batalhões de Engenharia de Construção do Exército (BEC); g) empresas privadas responsáveis pela conservação de rodovias; h) agentes financeiros nacionais, estrangeiros e multilaterais; entre outros. Nesse contexto, para o estudo de empreendimentos como a BR-319, a noção de "Estado ampliado" apresenta-se como um recurso teórico-metodológico particularmente fecundo[7].

Um exemplo desse tipo articulação entre interesses externos e internos é o esquema financeiro criado e operacionalizado de 1968 a 1973, cujo objetivo foi viabilizar a ampliação e a pavimentação de parte da rede rodoviária brasileira[8]. Esse arranjo

7 Algumas referências sobre esta noção são: Mendonça (2013), Campos (2014a, 2014b) e Reginatto Moraes (2019).

8 A principal fonte de referência relativa ao "esquema financeiro" é o engenheiro Vicente P. M. Britto Pereira (1974), que em 1974 era coordenador-geral do projeto de elaboração de planos diretores rodoviários da Transplan S.A., e que antes disso havia sido coordenador adjunto do Setor de Coordenação Econômica do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot); representante do Governo brasileiro para negociações junto ao Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (Bird, Banco Mundial); coordenador do setor econômico do Geipot; técnico pesquisador do IPEA; e diretor-técnico da Transplan S. A.

foi "sustentado", principalmente: pelo aumento de recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG); pela criação, em 1967, do Imposto sobre Transporte de Passageiros (ITRP); pela instituição, em 1969, da Taxa Rodoviária Única (TRU); por dotações ordinárias do Orçamento Geral da União; e por meio de uma política de endividamento interno e externo.

No âmbito nacional, participaram desse esquema financeiro, fundamentalmente, quatro agências: o Banco do Brasil, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE, atual BNDES), o Grupo Executivo para a Erradicação de Cafezais Antieconômicos (GERCA) e o Banco de Investimento Brasileiro (BIB), posteriormente incorporado ao Unibanco e, em 2008, ao Banco Itaú.

Para equacionar o financiamento e reunir o capital necessário à execução do plano, recorreuse também a agentes financeiros internacionais, dentre os quais se destacam: o Banco Mundial (Bird), o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID); o *European Brazilian Bank Limite*d (Eurobraz), empresa criada em 1971, com sede em Londres e participação do Banco do Brasil, do *Bank of America* e de outros parceiros; o banco de investimentos alemão *Singer & Friedlander*; a Casa Bancária Rothschild; e a empresa Caterpillar. Esta última, de origem norteamericana, fornecia máquinas e equipamentos para as construtoras e atuava como elo de articulação entre empreiteiras nacionais e agentes financeiros vinculados ao aparato estatal de países como Estados Unidos e Alemanha[9].

9 A política também contou com capital proveniente da "Aliança para o Progresso" e o apoio técnico da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (sigla em inglês, USAID). Para mais informações, cf. Coimbra (1974), Campos (2012), Oliveira Neto (2014, 2019a, 2019b) e Oliveira Neto e Nogueira (2021).

A dimensão da participação políticofinanceira desses atores no setor rodoviário brasileiro, entre 1967 e 1973, pode ser expressa nos seguintes termos[10]:

a) aporte de agentes financeiros internacionais e estrangeiros: Banco Mundial, US$ 266 milhões; Banco Interamericano de Desenvolvimento, US$ 112 milhões; *European Brazilian Bank*, US$ 55 milhões; Caterpillar, cerca de US$ 27 milhões; Singer Friedlander, 50 milhões de marcos alemães (DM); e Casa Bancária Rothschild, 30 milhões de libras esterlinas (£);

b) aporte de agentes financeiros nacionais mais relevantes: Banco do Brasil, Cr$ 244 milhões; BNDE, Cr$ 60 milhões; Gerca, Cr$ 40 milhões; e Banco de Investimento Brasileiro (BIB), com Cr$ 35 milhões.

Com o objetivo de coordenar e desenvolver um diagnóstico abrangente do sistema viário nacional, foi criado, em 1965, o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot), instituído pelo Decreto nº 57.003. Sua direção superior era composta pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Ministro da Fazenda, pelo Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas. O principal parceiro técnico e financeiro foi o Banco Mundial (BIRD), colaboração formalizada no Acordo de Assistência Técnica firmado em 1º de outubro de 1965. Posteriormente, para a implementação do Plano Operacional (PO) e a realização do diagnóstico — incluindo a contratação de pessoal, consultorias e outras despesas —, o Governo Brasileiro e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) celebraram um acordo de cooperação em 19 de abril de 1967.

O argumento central de viabilidade da construção da BR-319 baseouse no binômio "estrada - colonização". Considerada isola-

10 Em valores da época, encontrados em Pereira (1974, p. 200-201).

damente como via de transporte, mesmo diante da possibilidade de deslocamento de cargas da navegação fluvial para a rodovia, somada ao tráfego de pessoas e ao transporte de bens produzidos ou consumidos ao longo de seu percurso, a estrada não se justificava economicamente. Conforme apontam Thiago Oliveira Neto *et al.* (2024), a BR-319 estava diretamente articulada a projetos de colonização, prevendose o assentamento de aproximadamente 500 famílias ao longo de seu traçado, incentivadas ao cultivo da palmeira africana. Previa-se, ainda, a formação de sete núcleos urbanos, concebidos como polos de articulação e apoio aos assentados e aos diferentes tipos de veículos que por ali circulariam — individuais, coletivos e de carga. Esse conjunto de diretrizes foi sistematizado no projeto denominado "Rodovia Colonização na BR-319", elaborado pelo Consórcio *Transcon–Louis Berger* e pelo *Stanford Research Institute*, e entregue ao DNER em abril de 1968.

Segundo Oliveira Neto (2020), os primeiros estudos de viabilidade econômica e construtiva para a ligação terrestre entre Porto Velho e Manaus remontam ao final da década de 1950, quando se concluiu que, por se tratar de uma região pantanosa, a construção da estrada era tecnicamente desaconselhada[11].

Ainda de acordo com o autor, em 1967 a proposta voltou a ser considerada e, dessa vez, efetivamente implementada. O projeto foi conduzido pelo então diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas (DER-AM), o tenentecoronel Mauro Carijó, também responsável pela construção da BR-174, que liga Manaus (AM) a Boa Vista (RR). Pessoa sobre quem recaem suspeitas de envolvimento com a Mineradora Paranapanema, interessada

11 Segundo Gunter Kroemer, no livro Cuxiuara (1985), durante o boom das ferrovias na segunda metade do século XIX, período que coincide com o avanço da frente econômica do extrativismo da borracha pelos rios Madeira, Purus e Juruá (a commoditie "ouro preto"), chegou a ser projetada uma rodovia ligando Lábrea e Humaitá e uma via férrea unindo Lábrea ao Beni, a fim de beneficiar a exploração da borracha e o transporte de gado da Bolívia. A estrada hoje integra a BR-230, também conhecida como Rodovia Transamazônica, construída durante o governo militar, no período de 1969 a 1974.

na exploração mineral em áreas tradicionalmente ocupadas pelos WaimiriAtroari[12].

Embora os registros indiquem que a construção da rodovia teve início formal em junho de 1968, sob a coordenação do Departamento Estadual de Rodagem do Amazonas (DERAM), há evidências de que, já em 1967, um trecho de aproximadamente 300 quilômetros, partindo de Humaitá em direção a Manaus, vinha sendo desmatado e preparado pelas empresas Constran, de São Paulo, e CIB, do Rio de Janeiro. Por essa razão, consideramos mais apropriado situar o início das obras de abertura da rodovia em 1967.

A empresa LASA foi responsável pelos levantamentos aerofotogramétricos, concluídos em 31 de março daquele ano, enquanto o *Stanford Research Institute* (SRI) realizou os estudos técnicos e o suporte especializado. O projeto completo de engenharia — abrangendo aspectos geométricos, geotécnicos, pontes, fundações e drenagem — foi oficialmente entregue ao DER-AM, em 1968, pelo Consórcio *Transcon–Louis Berger* e pelo *Stanford Research Institute*. As obras ficaram a cargo da construtora mineira Andrade Gutierrez S.A., vencedora da licitação realizada em 1967, da qual também participaram as empresas Camargo Corrêa e Mendes Júnior. À época, o contrato foi considerado o maior já firmado pelo Governo Federal com uma única empreiteira privada, beneficiária de linhas de financiamento especiais e créditos considerados generosos. A rodovia foi oficialmente inaugurada em março de 1976, ano em que se concluiu sua pavimentação[13].

12 Cf. 1° Relatório do Comitê Estadual da Verdade: O Genocídio do Povos Waimiri-Atroari, Manaus, 2012. Disponível em: https://www.gov.br/memoriasreveladas/pt-br/assuntos/comissoes-da- verdade/estaduais/1r_cv_am_waimiri_atroari.pdf.

13 O historiador Pedro Henrique Pedreira Campos, em *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*, tese de doutoramento apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, em 2012, assinala que a AG conseguiu se adaptar favoravelmente à nova configuração política nacional pós-1964 e realizou na ditadura obras como as rodovias Manaus-Porto Velho e os complexo de Carajá e Itaipu, dentre outras grandes obras. Desde 1972, ela esteve sempre entre as quatro maiores empresas do país (p. 82-84).

2. Silêncios e evidências ainda dispersas

As pesquisas realizadas nos levaram a evidenciar a inexistência de estudos específicos sobre efeitos diretos e indiretos da construção da BR-319 nos povos e comunidades indígenas que viviam na calha dos rios na Amazônia Centro-Meridional – especialmente os rios Purus, Madeira e seus afluentes. Não encontramos evidências de pesquisas realizadas em arquivos históricos e documentais sobre o tema, nem registros de entrevistas realizadas com pessoas que, de diferentes maneiras e posições na trama social, vivenciaram o drama humano e histórico que ali se desenrolou entre 1967 e 1976. Ou seja, temos aí um vazio de conhecimento a ser preenchido, inclusive para as políticas públicas de direitos humanos dos povos indígenas no país.

Em relação às instituições que possuem, ou que deveriam possuir acervos documentais relevantes ao tema, sugerimos a realização de busca ativa nas seguintes: Conselho Indigenista Missionário (Cimi), localizados em Manaus e Brasília; *Summer Institute of Linguistics* (SIL); Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai); Museu Nacional dos Povos Indígenas (MNPI); Instituto Socioambiental (ISA); Banco Mundial (BIRD); Ministério dos Transportes (MT); e a construtora Andrade Gutierrez (AG). Somam-se a esses, os jornais periódicos então publicados no Amazonas e em Rondônia, o acervo do Observatório da BR-319[14] e os arquivos pessoais e de instituições regionais. Os estudos promovidos pela Funai visando identificar e delimitar Terras Indígenas na região também devem conter pistas relevantes.

14 Entre os vários recursos de informação e conhecimento desenvolvidos e mantidos relativamente atualizados pelo Observatório está a chamada "linha do tempo" da BR-319, onde estão dispostas informações a partir de 1972. Cf. https://observatoriobr319.org.br/linha-do-tempo/.

Confesso que me surpreendeu enormemente o silêncio em torno do ocorrido[15]. Digo isso porque há registros de que, em março de 1975, foi realizado em Porto Velho (RO) o *6º Encontro de Estudos sobre Pastoral Indigenista*, com representantes das prelazias de Humaitá, Lábrea, Acre, Purus e Guajará Mirim. Além de um balanço da situação da população indígena direta e/ou indiretamente afetada pelas transformações em curso na região, decidiuse pela formação de uma coordenação regional do Cimi para conduzir os trabalhos na área. Gunter Kroemer, no livro *Cuxiuara* (1985), mostra que a presença da Igreja na Amazônia Centro-Meridional é anterior aos anos 1960.

Também porque há registros sobre os primeiros contatos dos missionários evangélicos do SIL com os Juma (Borahá), ocorridos em 1963, a partir da margem do rio Içuã, com a equipe de missionário-linguistas Arne e Joyce Abrahamson. E de um período de aprendizado e análise sistemática da língua, que eles estavam intentando iniciar, que estendeuse de setembro de 1971 a novembro de 1974, tendo como "grupo de informantes" sete adultos remanescentes monolíngues que viviam no igarapé Tapiu, afluente do rio Içuã. Outro dado a ser tomado em conta é que no mês de agosto de 1969 foi realizado em Brasília o *Primeiro Simpósio Funai/Missões Religiosas*, durante o qual foi assinado um convênio entre o Ministério do Interior, a Funai e o *Summer Institute of Linguistics*, com o objetivo desenvolver estudos linguísticos, programas de alfabetização e a elaboração de cartilhas bilíngues com conteúdo bíblico.

Diferentemente do que ocorreu em outras frentes de expansão rodoviária – como na construção das rodovias Transamazônica e Perimetral Norte – são poucos os estudos sistemáticos dos efeitos das obras de abertura da rodovia BR-

15 Surpresa intensificada após a entrega deste informe, quando tempos depois revisamos uma série de novos documentos procedentes dos arquivos da Funai e do CIMI em Brasília. Observação: esta nota foi inserida no texto por ocasião da revisão do informe para publicação pela UFPI.

319 sobre os povos e comunidades indígenas que viviam no curso da rodovia, ou que foram atraídas para o leito da rodovia entre 1967 e 1976. As análises críticas realizadas por Shelton Davis em *Vítimas do Milagre* e Mauro Leonel em *Estradas, índios e meio ambiente na Amazônia do Brasil Central ao Pacífico* são dois estudos de época hoje "clássicos" e incontornáveis. Eles nos dão uma visão ampla e geral das políticas ditas de "desenvolvimento e integração nacional", gestadas e implementadas no período, com seus agentes e personagens mais emblemáticos, e nas quais a construção de estradas é um componente chave. A isso articula-se algum nível de descrição dos efeitos sobre comunidades indígenas e tradicionais, camponesas e trabalhadores rurais sem terra.

Mas suas análises e descrições não se detêm e aprofundam na problemática que aqui nos interessa. Do mesmo modo, faltam estudos aprofundados sobre os milhares de trabalhadores indígenas e não indígenas envolvidos nas diversas funções da chamada "epopeia" da construção da rodovia: pouco se sabe sobre os fluxos migratórios induzidos, sua demografia e territorialização, os processos de recrutamento e controle nos canteiros de obra, as relações de produção, o cotidiano do trabalho, as eventuais revoltas e sublevações, bem como as táticas e estratégias de resistência cotidiana destes trabalhadores frente à superexploração e à proletarização[16].

Essas lacunas resultariam de uma "cegueira acadêmica" ou um "silenciamento do passado"? É possível, mas talvez não seja

16 Além da BR-319, no período da ditadura militar no Brasil, as principais rodovias construídas na região amazônica foram: a Rodovia Transamazônica (BR-230), com cerca de 5.500 km, que visava conectar o Nordeste ao Norte do país; a Rodovia Belém-Brasília (BR-010), com 1.790 km; a Rodovia Perimetral Norte (BR- 210), com 2.586 km, que cortava a fronteira Norte e Oeste da Amazônia, mas foi interrompida; a Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), com 1.640 km, feita pelo exército, e que cruzava com a Transamazônica; a Rodovia Brasília-Acre, projetada no final dos anos 1950 para ligar Brasília ao Peru, e que foi parcialmente implantada na ditadura.

essa a explicação principal. Talvez tais estudos existam, e o que se expressa aqui seja antes o resultado de minha própria ignorância quanto às fontes disponíveis. Ainda que as consultas realizadas nos últimos meses indiquem o contrário.

A abertura da BR-319 escancarou o acesso a territórios até então ocupados majoritariamente por povos indígenas, seringueiros, caucheiros e pequenos grupos extrativistas dispersos. Há registros da presença de expedições missionárias católicas e protestantes que acessaram a região pelos rios Juruá, Purus, Madeira e seus afluentes. Esses rios, conhecidos como *ríos de la goma*, integravam uma vasta área de exploração da seringa e produção de borracha natural, que incluía partes dos atuais territórios do Brasil, Bolívia, Peru e Colômbia, voltada fundamentalmente ao mercado internacional. Em muitos casos, povos indígenas foram recrutados, coagidos ou enganados para a extração e o transporte da matériaprima.

Com exceção de Humaitá, município formalmente criado em 1890, mas cuja história remonta ao século XVII, o traçado da BR não passou por qualquer núcleo urbano situado entre os municípios de Porto Velho e Manaus. Por outro lado, sua construção ampliou e criou condições de possibilidade para a exploração de áreas por onde passou, levadas a cabo por antigos e novos contingentes populacionais migrantes na busca de "oportunidades".

O empreendimento também atraiu e incorporou vários segmentos de "mão de obra" nas diversas atividades implicadas na construção de uma estrada nas circunstâncias e em uma região com as características que lhe são próprias, além de possibilitar a instalação de casas comerciais no seu curso, que passariam a funcionar como "micropolos de desenvolvimento" - provendo bens industriais diversos à população em trânsito e aos moradores do entorno, como alimentos, bebidas, ferramentas etc.; e comprando todo tipo de produtos regionais. Tivemos notícias

da ocorrência, na época, de atos de violência contra a população indígena, inclusive com envolvimento direto, ou por omissão, de policiais civis e militares[17].

Com base nos estudos etnohistóricos disponíveis sobre a Amazônia CentroMeridional, estima-se que ao menos nove grupos indígenas tenham sido sociodemograficamente afetados pela abertura da rodovia, quais sejam: Mura, Munduruku, Tenharim, Parintintin, Torá, Pirahã, Jiahui (ou Djahuí), Juma (Borahá) e Karitiana. Informações mais detalhadas sobre esses impactos podem ser encontradas nos estudos que compõem os processos administrativos de identificação e demarcação das Terras Indígenas, tema que extrapola os limites deste trabalho.

A documentação e os relatos reunidos revelam, de forma fragmentada, uma história marcada por expropriação territorial, violência, exploração do trabalho indígena, disseminação de doenças infecciosas e profundas transformações nas formas de vida locais. Tratase de um passado ainda pouco elaborado, cujos silêncios seguem operando na memória social e no inconsciente coletivo da região.

Em 19 de novembro de 1973, o então chefe do Posto Indígena Karitiana informou ao Delegado Regional da 8ª DRFunai, por meio do Ofício nº PIK/32/73, ter tomado conhecimento de um fato que para ele ainda desconhecido, apesar de já estar "em contato" com os Karitiana há três anos. A informação surgiu como desdobramento de um "litígio conjugal" ocorrido no interior da comunidade. Segundo seu relato, após aplacados os ânimos, um dos presentes lhe disse que, antes da chegada dos Karitiana àquele local, ali vivia outro grupo. Tratava-se de "muito homem e só duas mulheres", sendo "uma mais nova, outra muito velha". Situação que teria perdurado "até que Karitiana veio para este lugar; então minhas irmãs e primas se casaram com

17 Algumas referências isoladas sobre isso fomos encontrar em Resende (1973), Contini (1976), Ianni (1979) e Jones (1997).

eles e não tem mais problema de mulher...". Foi-lhe dito que os integrantes do grupo falavam outra "gíria", distinta dos Karitiana.

O funcionário afirma no ofício que chegou a conhecer dois homens pertencentes a este grupo, que vieram a falecer no ano de 1971, sem, contudo, fornecer maiores detalhes. Assim, podese supor que as mortes tenham ocorrido em decorrência do agravo de algum problema de saúde ou de epidemia. Algo recorrente em regiões de expansão da fronteira de colonização e produção de mercadorias a serem postas em circulação em diferentes âmbitos do mercado mundial[18].

Sobre os dois homens que ainda viviam na comunidade em 1973 e que foram identificados como integrantes deste grupo, o funcionário observa que ambos apresentavam um "aspecto físico diferente" dos "demais índios desta aldeia", além de haver maior dificuldade de comunicação com eles. Foilhe informado, ainda, que muitos indivíduos pertencentes a esse povo estariam enterrados em locais próximos, inclusive dois nas imediações da casa de farinha. Também, que os Karitiana teriam acompanhado os rituais funerários e que no local onde haviam sido enterrados haveria "peças artesanais, muitos potes e jarros de barro, além de peças pessoais, como flechas, arcos e utensílios".

Ao final, o funcionário diz estar pensando na possibilidade de incorporar os dois sobreviventes envolvidos no conflito mencionado acima como seus auxiliares na "atração dos Caripunas".

Anotações realizadas pela missionária Doroti Alice Müller Schwade - às quais tivemos por intermédio de seu marido Egydio Schwade -, registram depoimentos de regionais datados de setembro e outubro de 1977. Relatam o aparecimento de "índios brabos" no lago Matias e no Ipirangazinho, mais abaixo no curso do rio. Ambas as ocorrências situamse no Baixo Rio

18 Veja-se o excelente trabalho de análise e interpretação realizado pela antropóloga francesa Dominique Buchillet, intitulado Bibliografia Crítica da Saúde Indígena no Brasil (1844-2006), publicado em 2007 pela Ediciones Abya-Yala, em Quito, Equador.

Purus e teriam provocado a fuga dos moradores locais para o rio Purus, com o consequente abandono de casas e roçados. Segundo Doroti, "a versão que o povo dá sobre a presença destes índios seria que eles estão fugindo da proximidade da estrada Porto Velho-Manaus". Ao final, ressaltou: "Não sabemos se isto tem fundamento. Não tivemos oportunidade de descobrir"[19].

A abertura da estrada também facilitou — e desde então tem facilitado — a penetração e a consolidação da agropecuária em diferentes escalas na região, bem como da mineração, do extrativismo madeireiro (legal e ilegal), da grilagem de terras, do desmatamento indiscriminado de áreas de floresta nativa, da expansão da agricultura extensiva de grãos (especialmente soja e milho) e da atividade empresarialgarimpeira voltada à extração de ouro e cassiterita (estanho).

Nos anos 1970, uma rodovia específica foi construída na região conhecida como Três Fronteiras (AM, RO, MT) e conectada à Rodovia Transamazônica, com o objetivo de facilitar o acesso, a extração e o escoamento da cassiterita. Essa via ficou conhecida como Estrada do Estanho. Atualmente, até onde foi possível saber, a rodovia é utilizada principalmente como uma das rotas de escoamento da soja produzida na região e da madeira extraída de forma legal e ilegal, além de dar acesso a áreas de garimpo abertas e em funcionamento, inclusive no interior de Territórios Indígenas. Quanto à exploração da cassiterita, ela ainda ocorre, porém em escala significativamente menor. Situação que poderá ser alterada na medida que crescer a demanda de exportação do mineral pela ferrovia em construção[20].

Revisando o Memorando 94/71, de 13 de agosto de 1971, do então delegado da 8ª Delegacia Regional da Funai, encon-

19 À época, disse Egydio, Doroti era Coordenadora da Regional Amazônia Ocidental pela OPAN-CIMI e andou e fez levantamentos em toda a Região dos rios Madeira, Purus e seus afluentes e Envira.

20 Para obter mais informações a respeito, cf. Araújo, Barroso e Tenharim (2019).

trei anexo o "Relatório de Inspeção" da estrada que ligará a BR-319 à denominada Mineração Maria Conga, e por extensão aos Postos Indígenas (PI) Karitiana e Sete de Setembro. Nesse documento, o técnico indigenista responsável pelo relatório menciona a existência de um contrato firmado entre a 8ª Delegacia Regional e um indivíduo identificado como Senhor Daniel Osvaldo Melgar. O relatório trata da abertura desta estrada com aproximadamente dez quilômetros de extensão e a construção de três pontes. Não obstante ter constatado na visita que apenas três quilômetros haviam sido construídos, em desacordo com o cronograma, o técnico indigenista posicionou-se favorável à continuidade da obra, argumentando a geração de "benefícios ao PI". A estrada permitiria o escoamento da produção das roças de arroz, feijão, milho, mandioca, algodão, entre outros produtos, cuja área cultivada teria sido triplicada por incentivo do chefe de posto.

Também ficamos sabendo que se não a totalidade, parte significativa da obra está sendo custeada com recursos da Funai. Tal situação sugere a existência de uma conjugação entre os interesses "assistenciais" do órgão indigenista e os interesses "exploratórioeconômicos" da empresa mineradora - uma prática nada incomum na época, que ocorria em outras regiões do país.

Em outro registro documental, mais especificamente no Ofício nº 84/72, de autoria do então "delegado" da 8ª Delegacia Regional da Funai (Porto Velho, RO), datado de 18 de maio de 1972, tomamos conhecimento da extração de minério de cassiterita nas proximidades do "Aldeamento do Posto Karitiana". Segundo o documento, essa atividade era realizada pela empresa Mineração Araçazeiro Ltda., que mantinha um escritório em funcionamento na cidade de Porto Velho. O delegado da Funai relata que a mineradora já havia promovido algumas "benfeitorias" na área ocupada. Tais como a abertura de estrada de rodagem, a construção de um campo de pouso, algumas edifi-

cações rústicas, provisórias e de uso prolongado, além de outras estruturas localizadas nas imediações do aldeamento. Em razão desses fatos, ele solicita ao Departamento Geral do Patrimônio Indígena (DGPI/Funai) a adoção de providências urgentes de demarcação e criação formal da Área Indígena do Posto Indígena Karitiana. Ele afirma que tal medida lhe permitirá realizar a "fiscalização da extração do minério" no interior da área demarcada e reservada aos Karitiana.

Lembro que, no período, o chamado "patrimônio indígena" e a sua gestão eram regidos pela Lei nº 5.371, de 5 de dezembro de 1967, que instituiu a Funai (então denominada Fundação Nacional do Índio). Nessa lei, estabelecese que uma das finalidades do órgão indigenista era "gerir o Patrimônio Indígena, no sentido de sua conservação, ampliação e valorização". Determina-se, ainda, que o patrimônio da Fundação será parcialmente constituído "pelo dízimo da renda líquida anual do Patrimônio Indígena" e que as rendas administradas pela Funai devem atender aos seguintes objetivos: a) a emancipação econômica das tribos; b) o acréscimo do patrimônio rentável; e c) o custeio dos serviços de assistência ao índio.

Na prática, esse marco legal acabou por abrir espaço para inúmeros casos de irregularidades, abusos, corrupção e violências contra as pessoas e o patrimônio material e imaterial das comunidades e dos povos indígenas. Nos anos 1960, foi instaurada, no âmbito da Câmara dos Deputados, a Comissão Parlamentar de Inquérito conhecida como CPI dos Índios, ao mesmo tempo em que se abriu um inquérito no Ministério do Interior, com o objetivo de investigar as denúncias de irregularidades provenientes das nove inspetorias que o órgão mantinha à época. A primeira comissão foi instalada em 1963 e a segun-

da em 1967. O documento mais emblemático produzido nesse contexto foi o denominado Relatório Figueiredo[21].

O Memorando e o Ofício acima mencionados, bem como os seus anexos, descrevem a situação e as medidas sugeridas às instâncias superiores da Funai de forma a não deixar dúvidas quanto à ideologia e à prática indigenista então vigentes. Evidenciamse, nesses documentos, os arranjos políticos e econômicos implementados em nível local, e a maneira como se fazia a gestão prática da terra e de outros "recursos naturais" nos Territórios Indígenas pelo Serviço de Proteção do Índio (SPI), formalmente extinto em 1967, que permaneceram presentes no "espírito" e nos "procedimentos" do novo órgão. Mesmo após a aprovação da Lei nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973, o Estatuto do Índio, que buscava estabelecer as "novas regras" para reger as relações do Estado e da sociedade brasileira com os povos indígenas.

Quando o relatório do delegado da 8ª Delegacia Regional foi redigido, a pesquisa e a exploração de recursos minerais em "terras habitadas pelos silvícolas" eram reguladas (a) pelos artigos 186 e 198 da Constituição Federal de 1967 e (b) pelo Decreto nº 65.202, de 22 de setembro de 1969. Dois recursos "de direitos" que se complementam e conjugam visando um objetivo muito claro, que deixo ao leitor e leitora identificar.

A Constituição de 1967 estabelecia, no artigo 186, que ficava "assegurada aos silvícolas a posse permanente das terras que habitam e reconhecido o seu direito ao usufruto exclusivo dos recursos naturais e de todas as utilidades nelas existentes". Já o artigo 198 dispunha que "as terras habitadas pelos silvícolas são inalienáveis, nos termos que a lei federal determinar, a eles

21 Para mais informações, conferir, p.e.: "Violência e corrupção no SPI: A situação dos indígenas no Sul do Mato Grosso. Uma abordagem a partir do Relatório Figueiredo (1960-1967)", de José Augusto Santos Moraes, trabalho apresentado no *XXVIII Simpósio Nacional de História*, realizado em Florianópolis-SC, de 27 a 31 de julho de 2015.

cabendo a sua posse permanente e ficando reconhecido o seu direito ao usufruto exclusivo das riquezas naturais e de todas as utilidades nelas existentes". O mesmo artigo declarava a nulidade e a extinção dos efeitos jurídicos de qualquer natureza que tivessem por objeto o domínio, a posse ou a ocupação dessas terras, bem como estabelecia que aos seus ocupantes não caberia qualquer direito de ação ou indenização contra a União e a Funai. A regulamentação mais detalhada das chamadas "terras habitadas", contudo, só viria a ocorrer seis anos depois, com a promulgação da Lei nº 6.001.

No que se refere ao Decreto nº 65.202, de 1969, originado no Poder Executivo - a partir dos Ministérios da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, e precedido da Exposição de Motivos nº 172, de 4 de setembro de 1969, dos Ministérios das Minas e Energia e do Interior -, estabelecia-se que:

> (i) as autorizações para pesquisa mineral em terras "presumivelmente habitadas por silvícolas" dependeriam, em cada caso, da oitiva da Fundação Nacional do Índio; confirmada a presença indígena na área objeto da pesquisa, a outorga da autorização ficaria condicionada à comprovação de prévio entendimento do requerente com a FUNAI, visando ao resguardo dos interesses do patrimônio indígena;
>
> (ii) as concessões de lavra em "terras habitadas por silvícolas" seriam precedidas de convênio ou acordo entre a empresa, o grupamento ou o consórcio minerador e o órgão indigenista, preservado o direito assegurado pelo artigo 186 da Constituição; e
>
> (iii) competiria ao órgão indigenista encaminhar ao Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM), no prazo de 60 dias, o levantamento cartográfico das "áreas presumivelmente habitadas por indígenas".

A documentação e os relatos reunidos revelam, ainda, uma história marcada pela produção e reprodução de profundas desigualdades sociais e políticas, bem como por práticas sociais que se desenvolveram ao longo de mais de cinco décadas. Tempo suficiente para a formação de subjetividades e de inconscientes sociais atravessados pelo drama social do evento de origem, a construção da BR-319, e por tudo o que se seguiu a ela.

Esse evento desencadeou processos de expropriação das condições de segurança alimentar de diversas comunidades indígenas; a introdução de novos hábitos alimentares, muitos deles prejudiciais à saúde, como o consumo excessivo de bebidas alcoólicas; e a superexploração do trabalho indígena, inclusive na derrubada da mata durante a abertura da estrada. Somamse a isso a ocorrência de assédios, a imposição de restrições ao uso, pela população nativa, de determinadas áreas de seus territórios; episódios de chacinas e massacres; o desalojamento e o reassentamento forçado de comunidades; e inúmeros casos de abuso sexual e outras formas de violência contra mulheres e meninas indígenas.

Durante e após a sua construção, a BR-319 também facilitou a disseminação de doenças infecciosas entre populações indígenas e tradicionais da região, ocasionando elevados índices de mortalidade e diversas sequelas, inclusive entre grupos então em situação de isolamento e localizados a dezenas de quilômetros do canteiro de obras.

Ao revisar arquivos históricos de 1977, localizamos dois relatórios produzidos por uma Equipe Volante de Saúde (EVS), que, ao longo do mês de março, visitou comunidades indígenas Paumari, Apurinã e a aldeia Tenharim, situadas no sudoeste do estado do Amazonas. Os deslocamentos da equipe foram apoiados pelo *Summer Institute of Linguistics* (SIL), presente na região desde o início dos anos 1960, que disponibilizou aeronaves — provavelmente por intermédio da agência especializada em aviação conhecida como "Asas do Socorro" (*Mission Aviation Fellowship*). Na ocasião, registrou-se a ocorrência de um surto de sarampo entre

a população indígena, além do diagnóstico de casos de tuberculose (Ofício nº 158/8ª DR/Funai, de 23 de março de 1977).

De modo particularmente revelador, em meio a esse contexto de denúncias internacionais de que os povos indígenas no Brasil estariam sendo vítimas de genocídio, realizou-se, em Brasília, entre 7 e 12 de agosto de 1972, o *VII Congresso Internacional Indigenista Interamericano*. O evento reuniu representantes de dezesseis Estadosmembros do Instituto Indigenista Interamericano (III), organismo especializado da Organização dos Estados Americanos (OEA), além de antropólogos, indigenistas e lideranças indígenas de diferentes regiões do continente. Dois temas ganharam destaque: a necessidade de assegurar a participação dos chamados "grupos tribais" como sujeitos ativos nos planos nacionais de desenvolvimento; e o incentivo, por parte dos Estadosmembros, à realização de reuniões regionais e nacionais desses grupos, bem como o apoio às suas organizações. A centralidade dessas pautas relacionase ao crescimento das acusações, em diversos fóruns nacionais e internacionais, de que o indigenismo vigente constituía, na prática, uma "política dos não-índios" e uma prolongação da política colonial. A nosso ver, o VII Congresso do III merece uma análise específica e aprofundada, que ficará para outra ocasião[22].

22 A Comissão Organizadora do Congresso responsável pelos preparativos para sua realização e pela "elaboração dos estudos substantivos que definirão a posição brasileira no referido Congresso" foi instituída pelo Decreto Nº 70.734, de 19 de junho de 1972, composta pelas seguintes pessoas: Presidente: General Oscar Jerônimo Bandeira de Mello, Presidente da Fundação Nacional do Índio. Membros: Professor Ney Land, Diretor-Geral do Departamento de Estudos e Pesquisas da Fundação Nacional do Índio; Professor Olympio José Trindade Serra, Diretor da Divisão de Educação da Fundação Nacional do Índio; Professor Roque de Barros Laraia, Diretor do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília; Professor Sílvio Coelho dos Santos, Diretor do Museu de Antropologia da Universidade Federal de Santa Catarina; Secretário Luiz Villarinho Pedroso, Chefe da Divisão da Organização dos Estados Americanos, do Ministério das Relações Exteriores; e Secretário Francisco de Lima e Silva, Subchefe da Divisão da Organização dos Estados Americanos, do Ministério das Relações Exteriores (https://legis.senado.leg.br/norma/493374/publicacao/15832064). Por ora, acrescento a seguir o link da Ata Final do evento, publicada na revista Anuário Indigenista, volume 32, em 1972: https://www.nacionmulticultural.unam.mx/movimientosindigenas/docs/303.pdf.

Não poderia encerrar esta seção sem enfatizar que a definição de políticas públicas para a região — tanto atuais quanto futuras — deve considerar outros fatores além dos estritamente ecológicos e ambientais, bem como do fomento a atividades ditas "produtivas" na área de abrangência da BR-319. Um olhar atento aos relatos sociais e às histórias locais revela a existência de algo mais profundo, que permeia e alimenta as relações sociais, os imaginários locais e o inconsciente social de indígenas e não indígenas na região da Amazônia Centro Meridional.

Por inconsciente social entendese o conjunto de memórias e narrativas compartilhadas pelos diferentes grupos socioculturais sobre eventos particularmente traumáticos; histórias transmitidas ao longo de gerações que, em muitos casos, são silenciadas, permanecendo recalcadas no inconsciente coletivo — mas não totalmente esquecidas ou inativas — e que podem emergir de forma explosiva em circunstâncias especialmente críticas. As fontes consultadas indicam que são numerosas as histórias de conflitos, vinganças, escaramuças, massacres, privações, abusos e outras formas de violência que atravessam o tempo histórico e permanecem alojadas na memória e no medo de grupos sociais com longa trajetória de vida na região.

Vejam se, por exemplo, os conflitos ocorridos em Humaitá, em 2013 e ao longo de 2014, marcados pelo agravamento de tensões históricas entre indígenas da etnia Tenharim e a população não indígena. Esses episódios eclodiram a partir do desaparecimento e da posterior constatação da morte de três homens não indígenas que viajavam pela BR-230 (Transamazônica), no trecho que corta a Terra Indígena TenharimMarmelos, no município de Humaitá, sul do estado do Amazonas. Consta que os corpos foram encontrados 49 dias depois, enterrados na aldeia Taboca, localizada na mesma Terra Indígena. A investigação conduzida pela Polícia Federal concluiu que cinco Tenharim teriam sido responsáveis pelas mortes de Stef Pinheiro, Luciano Freire

e Aldeney Salvador. Até onde foi possível acompanhar, contudo, os Tenharim negavam a autoria dos homicídios[23].

Os conflitos fundiários e as tensões entre os Tenharim do rio Marmelos e os invasores, bem como os colonos assentados pelo Incra na região, remontam, pelo menos, ao início da década de 1980, quando teve início o processo de delimitação da Terra Indígena. Essa situação aparece, por exemplo, no *Relatório de Viagem aos Índios Tenharim*, documento produzido no âmbito dos estudos realizados pelo Grupo de Trabalho instituído pela Portaria do Presidente da Funai nº 1.833, de 12 de fevereiro de 1985, com a finalidade de identificar e realizar o levantamento ocupacional das áreas do igarapé Preto, do rio Marmelos e do rio Sepoti, visando à definição dos limites da então denominada "Reserva Indígena".

Nesse relatório, registrase que a Mineração Mibrel S.A. (ex-Taboca) atuava de forma ininterrupta na região desde 1970 na extração de cassiterita e que havia avançado de maneira decisiva sobre o território Tenharim, mais especificamente sobre a Área Indígena Tenharim do Igarapé Preto, amparada por uma série de decretos de lavra e por alvarás de pesquisa concedidos pelo Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) em quatro áreas:

> Dessas quatro áreas, a nº 3 é a que tem sido explorada até o momento, na extração de cassiterita, atingindo desse modo a moradia dos Tenharim, suas roças e o território dedicado à caça e à coleta de produtos naturais. O tipo de exploração praticado pela empresa, mineração de aluvião, afeta todo o ecossistema Tenharim, pois os trabalhos de prospecção, além

23 Cf. os relatos de Alceu Castilho, "Matar um índio para pegar uma índia", em Agência Pública, 14 jan. 2014, disponível em: https://apublica.org/2014/01/matar-um-indio-para-pegar-uma-india/; e Elaíze Farias, "Conflito em Humaitá: um ano após mortes na Transamazônica, sofrimento e tensão permanecem", em Amazônia Real, 16 dez. 2014, disponível em: https://amazoniareal.com.br/conflito-em-humaita-um-ano-apos-mortes-na- transamazonica-sofrimento-e-tensao-permanecem/.

> de vasculharem o leito do igarapé Preto, atingem uma franja de 200 mts de largura em cada margem do igarapé, sendo necessário o desmatamento de toda a área minerada.

Adiante, os autores do Relatório informam que:

> A atuação da mineradora ao longo destes 15 anos colocou os Tenharim numa situação particular: de donos de seu território, passaram a ser virtuais 'prisioneiros' da firma, já que ninguém entra ou sai da área de mineração sem passar pelo forte controle de segurança da empresa. O contato com a mineração, além da descaracterização cultural inevitável, levou aos Tenharim a reduzirem praticamente a zero suas atividades tradicionais, particularmente as de caráter econômico: roças praticamente não existem mais, já que o pessoal passou a depender mais da 'marmitex' do restaurante do que de suas próprias condições para a subsistência; as atividades extrativas também estão paralisadas após a derrubada pela mineradora de 2.205 árvores entre seringueiras, castanheiras e plantas frutíferas.

O relatório prossegue com descrições e avaliações sobre a relação entre a mineradora e os Tenharim, as quais não trataremos aqui de forma exaustiva. Cabe registrar, contudo, que a empresa planejava, à época, a implantação de um projeto agropecuário na região ocupada, com o objetivo declarado de "acalmar os ânimos" dos mais de 700 empregados que seriam dispensados nos dois anos subsequentes.

Na Área Indígena Tenharim do Rio Marmelos, por sua vez, configuravase outro foco de conflito desde 1979, quando ocorreu a ocupação indevida, por colonos, de parte do território tradicional Tenharim, à altura do km 140 da BR-230 (Transamazônica), seguida da liberação da área invadida para exploração pelo IBDF. Em 1984, o conflito encontravase agravado em razão da reivindicação dos Tenharim sobre duas áreas que

haviam sido incorporadas pelo Incra ao assentamento dos colonos: o castanhal conhecido como Arara e o seringal do Igarapé do Inferno. Diante desse cenário, o Grupo de Trabalho buscou ajustar e conciliar os diferentes interesses em disputa, e as sucessivas rodadas de negociação culminaram na assinatura de um termo de acordo entre as partes.

Das conclusões gerais apresentadas pelos autores do relatório do GT, destacamos os seguintes pontos:

> a situação mais conflitiva era a da área do igarapé Preto, onde a presença da mineradora Mibrel S.A. funcionava como um "polo de atração", ameaçando "desarticular definitivamente o sistema socioadaptativo da comunidade Tenharim ali localizada";
>
> no caso da comunidade do rio Marmelos, os limites fixados para a Reserva Projetada em 1979 teriam atuado como um escudo protetor frente à expansão da frente agropecuária instalada em seu entorno, permanecendo, contudo, a dúvida quanto à suficiência dessa medida para conter o avanço dessas pressões.

Como esperamos ter demonstrado, trata-se de um contexto de conflitos que remonta aos anos 1970 e que, não temos dúvidas, alimentou — e segue alimentando — tensões interétnicas na região. O que foi possível apresentar aqui corresponde apenas à ponta de um imenso *iceberg*.

3. A recuperação e repavimentação da BR-319 na ordem do dia[24]

Inaugurada em 1976, a rodovia se tornou praticamente intrafegável na segunda metade dos anos 1980. As condições ambientais na região, somadas com a falta de uma política sistemática e permanente de manutenção e recuperação levaram sua cobertura asfáltica a uma rápida deterioração. As chuvas intensas e as características do solo na região tornaram vários trechos intransitados em períodos determinados do ano, especialmente por veículos pesados. Foi somente em 1996 quando, pela primeira vez, o tema "recuperação da BR-319" entra no planejamento do Governo Federal. Mas na prática, muito pouco de fato foi feito.

A recuperação da BR-319 só alcançou a condição de prioridade do Governo Federal anos depois, durante o primeiro mandato de Lula da Silva (2003-2006). A obra fazia parte do acordo de apoio político entre as candidaturas de Lula da Silva em nível federal e do hoje senador federal Eduardo Braga (na época filiado ao Partido Popular Socialista – PPS) para o governo do estado do Amazonas. Em 2005, a obra foi incluída no planejamento federal, sendo, posteriormente, incorporada nos Planos de Aceleração do Crescimento (PAC) de 2007-2010 e 2011-2014. De lá para cá, foram restaurados os trechos

24 Lembrando que a elaboração e a entrega deste informe à UFPI ocorreram em agosto de 2025. Ou seja, trata de interpretar um processo e eventos ocorridos até este marco temporal.

entre Manaus e Careiro-Castanho/AM e entre Humaitá/AM e Porto Velho/RO[25].

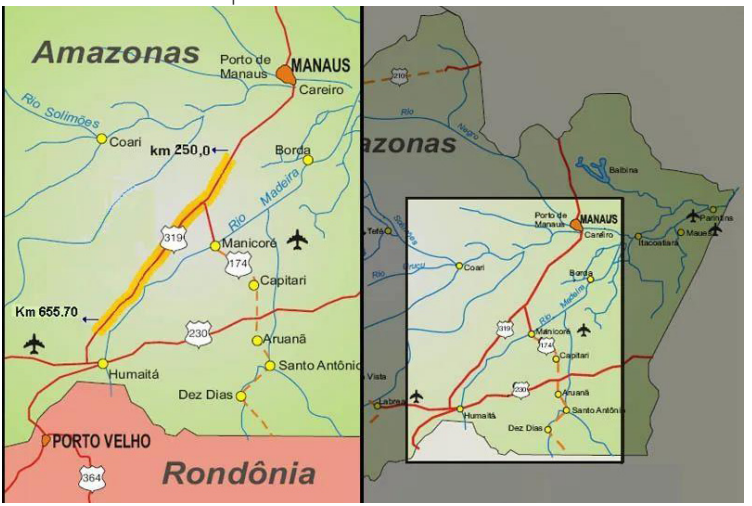
Em 22 de junho de 2007, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) e o Ibama assinaram um Termo de Acordo e Compromisso (TAC) sobre as obras na BR-319. Nele, o DNIT ficou condicionado a adotar medidas sociais e ambientais mitigadoras, além de dividir a rodovia em quatro trechos, sendo um deles o "Trecho do Meio", além de submeter esse trecho às regras do "licenciamento ambiental". Um termo aditivo ao TAC foi assinado em 26 de novembro de 2016[26].

Atualmente (agosto/2025), a ação dos agentes públicos e privados pró-pavimentação concentra sua atenção e pressão política na viabilização do "licenciamento" deste segmento central da rodovia, o qual está situado entre os kms 250 e 655,7 da rodovia. Com extensão de 405,7 km, o "Trecho do Meio" está situado integralmente no estado do Amazonas e passa pelos seguintes munícipios: Humaitá, Lábrea, Manicoré, Canutama, Novo Aripuanã, Apuí e Maués. E por meio de ramais ou estradas vicinais, os municípios de Careiro, Manaquiri e Autazes passarão a estar conectados com a BR-319.

25 No período de 1/2003 a 3/2010, o governador do estado do Amazonas foi o hoje senador Eduardo Braga (MDB/AM); a ele seguiu o também hoje senador Omar Aziz (PSD/AM), que governou o estado de 03/2010 a 04/2014. O catarinense Ivo Cassol foi governador de Rondônia de janeiro de 2003 a março de 2010, seguido de João Cahulla (3/2010 – 1/2011) e o hoje senador Confúcio Moura (3/2011 – 4/2018).

26 O licenciamento ambiental está sob a competência do Ibama e não mais do Ipaam, como estabelecido no Termo Aditivo. Uma análise descritivo-interpretativa de quatro processos judiciais movidos pelo Ministério Público Federal sobre a BR-319 e que tramitaram no Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) foi realizada sob a coordenação da advogada Tamara B. Hojaij e a especialista em políticas públicas Roberta Peixoto Ramos, ambas do Centro de Direitos Humanos e Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV CeDHE). Cf.: Ramos e Hojaij (2021).

Mapa 3: BR-319: Trecho do Meio.



Fonte: O Eco, 2025.

As obras de recuperação e reasfaltamento do "Trecho do Meio" da BR-319 estão previstas no Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (PRDA 2024-2027), que foi encaminhado ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo na forma do Projeto de Lei n. 5.787, em 29 de novembro de 2023[27]. A tramitação do PL está paralisada aguardando despacho do Presidente da Câmara dos Deputados. O Plano foi elaborado pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam). Na documentação revisada consta que ele passou por "consulta pública" e foi aprovado pelo Conselho Deliberativo da

27 O PL nº 5.787/2023 está disponível consulta em https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2408311

Sudam, por meio da Resolução/Condel nº 106, de 04 de agosto de 2023[28].

Mais recentemente, em 3 de outubro de 2024, a pavimentação da BR-319 foi "agraciada" com recurso financeiro aprovado na 7ª Resolução do Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento (CG-PAC), o qual foi destinado para obras entre os quilômetros 198 e 250[29].

28 O PRDA 2024-2027 integra a *Política Nacional de Desenvolvimento Regional* (PNDR 2024-2027), que conta com dois outros Planos Regionais: o do Centro-Oeste (PL 5.786/2023) e o do Nordeste (PL 5.789/2023). As obras da BR-319 estão previstas no Eixo Infraestrutura Econômica e Urbana do PRDA 2024-2027 (https://www.gov.br/sudam/pt-br/assuntos/planos-de-desenvolvimento). Mais informações em https://g1.globo.com/am/amazonas/natureza/amazonia/noticia/2023/12/05/com-trechos-precarios-no- amazonas-br-319-entra-em-plano-do-governo-federal-para-ser-asfaltada-ate-2027.ghtml

29 O CGPAC foi instituído pelo Decreto nº. 11.632, de 11 de agosto de 2023, fazendo dele parte as autoridades máximas dos seguintes órgãos: I - Casa Civil da Presidência da República, que o coordenará; II - Ministério da Fazenda; III - Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos; e IV - Ministério do Planejamento e Orçamento. Os "marcos legais" que estruturam o Novo PAC estão disponíveis em https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/legislacao.

4. Efeitos cumulativos e sinergéticos na Amazônia Centro-Meridional

O principal argumento do *lobby* a favor da recuperação e repavimentação da BR-319 é que este "empreendimento logístico" é uma peça fundamental para o "desenvolvimento" da Mesorregião do Sul Amazonense e da denominada Zona de Desenvolvimento Sustentável (ZDS) Abunã-Madeira, formada de parte dos estados do Amazonas, do Acre e de Rondônia, razão pela qual é denominada Amacro. Ou seja, existe um plano mais amplo de ocupação e "desenvolvimento regional" e, obviamente, de destinação das terras.

Considerando o que ocorreu em outras situações de abertura de rodovias em áreas pioneiras de expansão da fronteira de colonização e produção agropastoril, e em vista da atual dinâmica de ocupação territorial, não resta dúvida de que a recuperação integral e o asfaltamento da BR-319 irá incentivar, facilitar ou potencializar o avanço do *Arco do Desmatamento* em direção norte, alcançando a Amazônia Central. Esse avanço deverá acompanhar o percurso da rodovia de Porto Velho até Manaus, irradiando-se pelas estradas e ramais laterais legais e ilegais, como a Transamazônica (BR-230) e rodovias estaduais[30].

De fato, esse processo já está em curso, impactando projetos de assentamento constituídos na região, que incluem: Projetos Agroextrativista (PAE), Projetos de Desenvolvimento Sustentável (PDS) e Projetos de Assentamento (PA).

Em estudos realizaram entre 2017 e 2023, que abarcou assentamentos rurais localizados nos municípios de Boca do Acre, Lábrea, Canutama, Humaitá, Manicoré, Novo Aripuanã e Apuí,

30 Cf. Castro de Jesus *et al.* (2023), Beleza (2024) e Leite (2024).

todos situados no sul do estado do Amazonas e atravessados pela Transamazônica ou pela BR-319, as pesquisadoras Katarina Moraes Cardoso, Viviane Vidal da Silva e Daniel Alves de Araujo Filho (Ufam, Humaitá/AM) constataram que a desflorestação havia sido contínua e crescente desde 2015 e já havia alcançado vários assentamentos.

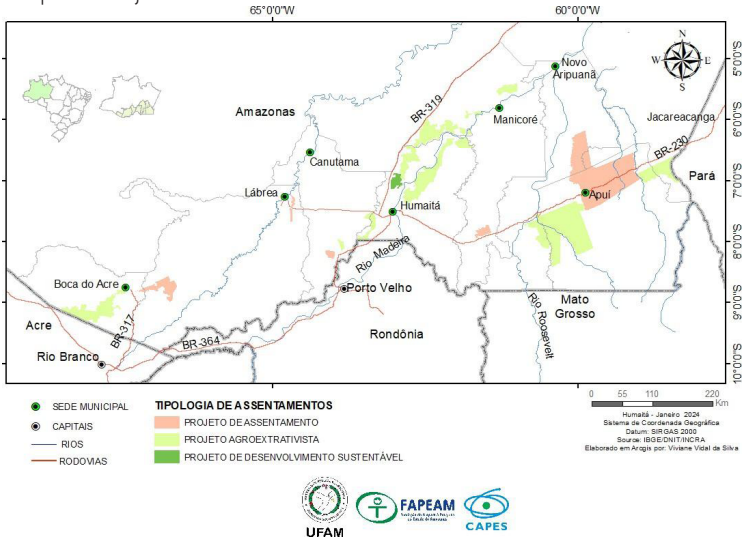
Os autores atribuem esse fenômeno ao gradativo abandono das políticas de proteção e conservação ambiental, conjugado com a livre expansão de projetos econômicos e ocupações ilegais de terras (grilagem). Destacam o avanço da pecuária e a expansão da soja no sul de Lábrea e em Humaitá e a exploração ilegal de madeira que ocorre aí. Isso estaria acontecendo inclusive em assentamentos agroflorestais (PAE) e de desenvolvimento sustentável (PDS), gerando um crescente número de casos de conflitos por terra e território. E que os eixos rodoviários BR-230, BR-319 e BR-317 e principais rios na região seria onde e por onde as diferentes etapas do circuito de produção pecuária vão se expandindo e se consolidando.

Além de sofrerem pressão de interesses ligados à produção de soja e gado, os Projetos de Assentamento Juma e Matupi e o Projeto Agroextrativista Aripuanã-Guariba tiveram recentemente áreas solicitadas à Agência Nacional de Mineração (ANM) para a exploração mineral, agravando a complexa e acirrada "disputa terra-subsolo" que se desenrola.

Os pesquisadores verificaram, ainda, que a possibilidade da retomada das obras para a pavimentação dos trechos intrafegáveis da BR-319 estaria atraído a migração, sobretudo de pessoas vindo de Rondônia e Mato Grosso para o distrito de Realidade, onde se localiza o PDS Realidade. Atraídas por campanhas que acenam com supostas oportunidades de melhora nas condições de vida. O que torna tudo ainda mais tenso[31].

31 Cf. Cardoso, Silva e Araujo Filho (2024) e Silva e Costa Silva (2022).

Mapa 4: Projetos de Assentamento nas áreas de influência da BR-319.



Fonte: Cardoso, Silva e Araujo Filho (2024, p. 144).

A população regional é quase que diariamente bombardeada, em diferentes meios, por campanhas que acenam com supostos benefícios sociais e econômicos gerados pela consolidação das rodovias estaduais, como a AM-366 (a chamada "rodovia Trans-Purus", no oeste do rio Purus, ligando Tefé com a BR-319) e a AM-343 (que liga o município de Coari com a rodovia AM-366). Algo que deverá intensificar-se em 2026, ano de eleições para os governos estadual e federal, e respectivos legislativo.

Em 2023, ao analisar os dados gerados pelo Projeto de Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal por Satélite (Prodes), o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) concluiu que entre 2008 e 2022, somente na faixa de terra que se estende até 40 km de ambos os lados do traçado da BR-319, o desmatamento foi de aproximadamente 746 km^2. E mais, que o desmatamento estava relacionado com as seis ro-

dovias estaduais projetadas para se conectarem a ela (a BR-319), mais as vias secundárias abertas a partir delas[32].

Nesse contexto, o que se delineia é a reprodução, na denominada "áreas de influência da BR-319" (até 150 km), do modelo e do processo de desmatamento conhecido como "espinha de peixe", que ocorre de maneira perpendicular ao traçado das rodovias. Uma dinâmica que deverá afetar as Áreas Protegidas (AP) que foram criadas ao longo da BR-319 nos últimos 40 anos[33], e não somente as Unidades de Proteção Integral e as Unidades de Uso Sustentável federais e estaduais, os Territórios Indígenas demarcados e não demarcados também o serão[34]. E mais, estudos recentes mostraram que a interseção da BR 319 com a rede de drenagem está alterando a qualidade limnológica dos cursos d'água[35].

Na mesma época em que o INPE realizou a análise histórica do desmatamento, os analistas da associação jornalísticas InfoAmazonia analisaram dados produzidos e disponibilizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Chegaram à seguinte conclusão: que o avanço do desmatamento por estas seis rodovias estaduais e suas vias secundá-

32 Cf. https://infoamazonia.org/2023/08/30/com-abertura-de-ramais-planejados-impacto-da-br-319-pode-chegar-a-40-terras-indigenas-e-38-unidades-de-conservacao-no-amazonas/

33 Cf. Jerfferson L. Santos, Aurora M. Yanai, Paulo M. L. A. Graça, Francis W. S. Correia e Philip M. Fearnside, "Impacto simulado da BR-319–1: Introdução à série", em *Amazônia Real*, em 06/02/2024. Disponível em: https://amazoniareal.com.br/impacto-simulado-da-br-319/

34 Incluídas as Unidades de Proteção Integral e as Unidades de Uso Sustentável, tanto federais quanto estaduais, e as Terras Indígenas. Cf.: Fearnside (2018). Analisando a dinâmica espacial e temporal e a configuração da cobertura florestal no estado de Rondônia, no Brasil, ao longo de 34 anos (1986-2020), Luan Gabriel Araújo Goebel et al. (2025) constataram que a cobertura vegetal natural diminuiu de 90,9% para 62,7%, e a fragmentação aumentou muito, gerando 78.000 fragmentos florestais e 100.000 fragmentos de "vegetação natural", que também inclui floresta; e que a maior parte da vegetação natural e das camadas de vegetação florestal fora das áreas protegidas (UCs) e territórios indígenas (TIs) está a mais de 10 km da UC ou TI mais próxima.

35 Cf. Maia, 2012.

rias poderia impactar até 40 Territórios Indígenas e 38 Unidades de Conservação[36].

Disso extraímos o seguinte: que uma avaliação séria deve, como mínimo, buscar projetar os efeitos regionais acumulados e as sinergias produzidas por todos os empreendimentos instalados e projetados no médio prazo.

Como se não bastasse o que foi dito até aqui, o que segue não deveria deixar nenhuma dúvida na mente do leitor e leitora a respeito das transformações sociais, ambientais, econômicas e, por que não dizer, ideológicas que estão em curso nesta parte da Amazonia brasileira. Me refiro ao projeto de criação de um "corredor ferroviário bioceânico", ligando o território brasileiro ao Oceano Pacífico. Especificamente ao Porto de Chancay, localizado próximo de Lima, no Peru. O projeto é fruto da "parceria estratégica" entre o Brasil e a China, de governos e setores do empresariado privado.

Em 7 de julho de 2025, o Ministério dos Transportes, por meio da Infra S.A., empresa estatal criada em 2022[37], firmou um memorando de entendimento com o Instituto de Planejamento e Pesquisa Econômica da China State Railway Group, considerada a maior empresa pública ferroviária do mundo. Em abril de 2025, uma delegação chinesa visitou o Brasil e percorreu obras como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) – bases estruturantes do corredor em estudo. Desde então, equipes dos dois países vêm conduzindo análises detalhadas sobre a logística brasileira,

36 Na licença prévia emitida pelo Ibama em 2022, ao projeto de asfaltamento do "trecho do meio" da BR-319, foram consideradas apenas as cinco Terras Indígenas mais diretamente afetadas pelas obra: as TIs Apurinã do Igarapé Tauamirim e Apurinã do Igarapé São João, habitadas pelo povo Apurinã, as TIs Igarapé São João e Ariramba, onde vivem o povo Mura e a TI Nove de Janeiro, onde vivem os Parintintin.

37 Fruto da fusão da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) pela Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias, formalmente realizada pelo Decreto nº 11.081, de 24 de maio de 2022.

com foco no escoamento da produção agrícola e mineral do Centro-Oeste para os portos localizados no Arco Norte e na região Sudeste brasileira.

No Brasil, a "ferrovia bioceânica" contará com o apoio e terá conexões com a infraestrutura rodoviária da BR-364 (que inicia em Cordeirópolis, em São Paulo, e passa pelos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre, acabando em Mâncio Lima) e BR-317 (Rio Branco, no Acre, até a fronteira com o Peru). A BR-364 é conhecida como Rota do Agro Norte, principal via de escoamento da produção agrícola dos estados de Mato Grosso e Rondônia até os portos de Porto Velho e Humaitá, onde se conecta com a hidrovia do Rio Madeira[38]. Em setores do agronegócio, da carne bovina e da soja, a ferrovia é vista como uma solução para o histórico problema do escoamento de "produtos exportáveis" e para o desenvolvimento do "frete reverso". Ou seja, a importação de produtos e insumos, como fertilizantes, do Peru e Bolívia. No Acre, a expectativa do empresariado é que o estado se consolide como um "*hub* logístico"[39]. O projeto Ferrovia Bioceânica está inserido nas *Rotas de Integração Sul-Americana*, iniciativa liderada pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) desde 2023[40].

Por fim, saibam nosso leitor e leitora que ora tramita no Senado Federal o Projeto de Lei (PL) nº 4.994/2023, de autoria do Deputado Arthur Lira, que propõe o reconhecimento da rodovia BR-319 como "infraestrutura crítica, indispensável

38 Alexandre Cesar Cunha Leite & Bernardo Salgado Rodrigues (2024) vislumbram um redirecionamento das empresas e capitais chineses para o setor de *commodities* brasileiro, com vistas à atender sua demanda interna.

39 Cf. Rubicleis G. Silva & Gabriel S. A. Brito, *Ferrovia Bioceânica: O Papel do Acre na Nova Rota Global.* Acre: Fórum Empresarial, 2026.

40 Cf. https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/noticias/2024/novembro/ministerio-do-planejamento-lanca-o-relatorio-2024-do-projeto-rotas-de-integracao-sul-americana/relatorio-2024-do-projeto-rotas-de-integracao-sul-americana e https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao- institucional/rotas-de-integracao-sul-americana.

à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica", e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação). O PL é originário da Câmara dos Deputados, onde foi formalmente apresentado em 16 de outubro de 2023 e aprovado pouco mais de dois meses após, em 19 de dezembro 2023 – em realidade, um texto substitutivo. Atualmente ele se encontra para análise do Senado Federal. Além de considerar a BR-319 como infraestrutura crítica e permitir o uso de recursos do *Fundo Amazônia*, sob custódia do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para reasfaltá-la na íntegra, o PL permite o uso de "procedimentos simplificados" ou "termos de compromisso e adesão" para obtenção de licenças ambientais[41].

E quanto aos direitos dos povos indígenas diante disto?

O que se constata é que não estamos mais em um momento no qual, no campo político-institucional – especialmente no Congresso Nacional brasileiro – havia atitudes um pouco mais "amigáveis" com os reclamos e às demandas sociais e ambientais dos povos e comunidades indígenas e tradicionais locais. Acompanhando a tendência global de crescimento de movimentos anticonservacionista e expansionista, enraizados nas diversas frentes de extrema-direita emergidas na última década, as recentes decisões desta Casa Legislativa (2024-2025) sobre os direitos dos povos indígenas no país, especialmente os direitos territoriais, aprovando o critério do

41 Em 22 de dezembro de 2023 o Observatório BR-319 e o GT Infraestrutura divulgaram Nota sobre o PL nº 4.994/2023 aprovado na Câmara dos Deputados e encaminhado ao Senado Federal: https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2023/12/2023.12.22-Nota-de-posicionamento-do-OBR-319-e-do-GT-Infra-sobre-o-PL-No-4994_2023.pdf Mais informações sobre o PL e sua tramitação em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2395883.

"Marco Temporal"[42], e a revisão em curso dos atuais critérios e procedimentos do "licenciamento ambiental" dão mostras de que os tempos são outros[43].

No âmbito do MPI, em 2025 tivemos duas manifestações sobre essa proposição legislativa:

> Em 15 de abril de 2025, a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos do MPI encaminhou um despacho à Secretaria Nacional de Gestão Ambiental e Territorial Indígena (Segat), solicitando manifestação por Nota Técnica, com especial atenção à redação que consta como "8-A" do documento anexado ao despacho, o qual seria "uma proposta de possível texto de governo, com comentários contendo as justificativas para as alterações" (SEI nº 50046865). A redação sugerida para o artigo é a seguinte: "O enquadramento da BR-319 como infraestrutura crítica não exime o cumprimento da obrigação de realizar consulta livre aos povos indígenas, nos termos do disposto na Convenção 169 da OIT, internalizada pelo ordenamento jurídico brasileiro". Ou seja, o item trata da realização de consulta aos povos e comunidades indígenas afetadas. A solicitação foi atendida pela Secretaria dois meses depois, em 16 de junho de 2025, surpreendentemente manifestando-se da seguinte forma: "o tema da proposição legislativa em questão extrapola o esco-

42 A Lei nº 14.701, de 20 de outubro de 2023, foi sancionada pelo Presidente da República. Ela "regulamenta" o artigo 231 da Constituição Federal, estabelecendo que (Art. 4º) São terras tradicionalmente ocupadas pelos indígenas brasileiros aquelas que, na data da promulgação da Constituição Federal, eram, simultaneamente: I) habitadas por eles em caráter permanente; II) utilizadas para suas atividades produtivas; III) imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar; e IV) necessárias à sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições. Cf. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023- 2026/2023/lei/l14701.htm.

43 O Projeto de Lei nº 2.159/2021, conhecido como PL da Devastação foi aprovado pelo plenário da Câmara dos Deputados na madrugada do dia 17 de julho de 2025 por 267 votos a favor e 116 contra. A Lei segue para sanção do presidente Lula, que poderá vetá-la parcial ou integralmente. Cf. "Quem está por trás, de verdade, do PL da Devastação?", vídeo no canal De Olho no Congresso no You Tube, em https://youtu.be/PcuYlnVBPTE?si=R7dfGLgsxb6dclul.

> po das competências desta CGPB, restando prejudicada sua manifestação técnica"; e
>
> Em 22 de julho de 2025, por meio da Nota Técnica SEI nº 418/2025/MPI (SEI nº 52155373), o Departamento de Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato (Depir), da Secretaria Nacional de Direitos Territoriais Indígenas (Sedat), argumenta em desfavor da aprovação do Projeto de Lei n.º 4.994/2023 nos termos apresentados, visto que a proposta não levaria em consideração as especificidades relativas aos povos indígenas isolados e de recente contato potencialmente impactados pela BR-319 e pela dinâmica de ocupação fundiária que a partir daí ocorrerá, legal e ilegalmente.

Se no primeiro parecer tivemos uma atitude esquiva em relação à problemática, no segundo, a análise ficou restrita ao traçado da BR-319 e praticamente desconsiderou os efeitos cumulativos e sinérgicos evidentes quando vista no contexto mais abrangente da dinâmica de ocupação da região. Não se questionou essa concepção claramente inadequada para compreender e explicar a multiplicidade de fenômenos que se vêm desenrolando aí, em fase da abertura e ocupação acelerada da Amazônia Centro-Meridional por setores da agropecuária e mineral e de infraestruturas associadas.

5. A fronteira agropecuária na Amazônia Centro-Meridional e a BR-319

Grande parte da soja e do milho produzidos na Amazônia Centro-Meridional é embarcada nos portos graneleiros em Humaitá (AM) e Porto Velho (RO) no rio Madeira, e segue rio abaixo. Principalmente para os complexos portuários de Manaus/Itacoatiara (AM) e de Santarém (PA), para ser carregada aí em embarcações de maior calado e exportada. Estimativas da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) informam que as instalações portuárias da região Norte e da Nordeste, integrantes do chamado *Arco Norte*, movimentaram 50% da produção nacional de soja e milho em 2020, e a expectativa é de que, em 2021, o Arco Norte ultrapassasse os demais portos brasileiros. A principal movimentação de cargas do Arco Norte concentra-se nos portos do Arco Amazônico, uma subdivisão do *Arco Norte*, que contempla os portos de Porto Velho (RO), Manaus/Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Itaituba/Miritituba (PA), Belém/Vila do Conde (PA), Santana (AP) e Itaqui (MA)[44].

A cidade de Humaitá está situada às margens do rio Madeira e é sede do segundo maior porto de escoamento da produção agropecuária da região pela Hidrovia do Rio Madeira; fica atrás somente do complexo portuário de Porto Velho. A principal atividade econômica do município de Humaitá é a agropecuária, atividade que deverá se expandir com a conclusão do "anel viário" de Humaitá. A obra é conhecida como "Cinturão da Soja" e vai conectar o entroncamento da BR-319 e da BR-230 (Rodovia Transamazônica) com o porto privado do Grupo Masutti, lo-

44 Cf. https://brasil61.com/n/movimentacao-portuaria-no-arco-norte-atinge-50-da-producao-de-milho-e-soja- em-2020-pind212645.

calizado no Distrito Industrial de Humaitá, nas margens do rio Madeira. Ali, a soja que chega de diferentes regiões é descarregada em embarcações que descem pela denominada "hidrovia industrial" ou "corredor logístico fluvial" do Madeira[45].

No município de Humaitá – situado a aproximadamente 690 km de Manaus e 205 km de Porto Velho –, a BR-319 cruza e se superpõe com a BR-230, a Rodovia Transamazônica, também oriunda dos anos 1970. A Transamazônica liga Humaitá com as cidades de Apuí, a leste, e Lábrea, a oeste, ambas no estado do Amazonas. O município de Humaitá limita-se ao norte e leste com o município de Manicoré; a oeste com Tapauá e Canutama; e ao sul com Porto Velho e Machadinho d'Oeste, ambos no estado de Rondônia. Essa localização posiciona o município no entrecruzamento de diferentes fluxos de transporte da produção de grãos da região[46].

45 Sobre o "Cinturão da Soja" e seu potencial transformador na região do entorno, cf. a reportagem de autoria de Sam Cowie e Avener Parado, "Cinturão da Soja" na Amazônia alimenta demanda por commodities, publicado em 4/5/2021, na Diálogo Chino, em: https://dialogochino.net/pt-br/infraestrutura-pt-br/42644- cinturao-da-soja-na-amazonia-alimentara-demanda-internacional-por-commodities-brasileiras/. Também a análise realizada pelo Observatório BR-319 disponível em: https://idesan-br319.s3.amazonaws.com/Informativo-OBR-319-n24-Outubro2021_-_v3.pdf.

46 Sobre a produção de soja no Brasil e seus custos, cf. INESC, 2024; Instituto Escolhas, 2025.

Mapa 5: BR-319



Fonte: Maisonnave e Almeida (2018).[47]

Os maiores compradores e atuais principais impulsionadores da expansão da produção de soja e milho em Rondônia e nos chamados "campos ou cerrados amazônicos" no Sul do Amazonas[48], e da instalação e expansão das infraestruturas associadas, são Bunge Limited, Cargill Incorporated e Louis Dreyfus Company (LDC). Ou seja, as principais corporações multinacionais privadas do agronegócio global - além da não menos importante transnacional brasileira AMAGGI.

Em 2020, 80% da soja produzida em Rondônia foi exportada para os seguintes países: Holanda (40,75%), Espanha (15,35%), Turquia (10,31%), México (7,90%) e Inglaterra (3,9%). Na maioria das vezes, para portos intermediários desde onde a carga continua sua viagem até o seu destino final na Ásia.

47 Cf. "BR 319: Asfaltar ou não asfaltar?", disponível em: https://www.amazoniasocioambiental.org/pt-.

48 Situados entre os municípios de Humaitá, Lábrea e Canutama, na região do interflúvio Madeira-Purus, os "campos ou cerrados amazônicos" têm sido, coincidentemente, faz algumas décadas, objeto de pesquisa da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, a Embrapa, vinculada ao Ministério da Agricultura. Cf.: MARTINS *et al.* 2006.

6. Territórios e populações indígenas: riscos e ameaças da operacionalização da BR-319

Curiosamente as análises oficiais, frequentemente, desconsideram ou deixam à margem nas análises os efeitos acumulativos e sinergéticos do conjunto de vias rodoviárias (rodovias, vicinais etc.) da Ferrovia Bioceânica e da Hidrovia do Rio Madeira que compõem o complexo sistema de transporte instalado e planejado, acrescido da dinâmica "espontânea" de abertura de estradas vicinais e secundárias. Que são, simultaneamente, efeito e fator indutor da ocupação agropecuária extensiva que aí se dá.

Ao menos 68 (sessenta e oito) Territórios Indígenas e seus moradores foram, estão sendo ou serão afetados pelas obras de recuperação e repavimentação da BR-319, agravado pela crescente utilização da rodovia como via de comunicação e transporte de pessoas, mercadorias, máquinas, equipamentos, matérias primas (*commodities*), fertilizantes e agrotóxicos, e como via de acesso à rede de estradas secundárias que se conectam com ela. Estes Territórios, em sua maioria, já estão formalmente demarcados e homologados como Terra Indígena, o que na prática não garante que estejam "protegidos". Este número se refere às Terras e aos Territórios localizados na área de abrangência e afetação de 150 km de distância de qualquer ponto da rodovia. Esses números provêm do levantamento e plotagem realizada por Lucas Ferrante, Mércio Pereira Gomes e Philip Martin Fearnside, em uma sequência de textos publicados no blogue jornalístico *Amazônia Real*, entre abril e junho de 2020[49].

49 Disponível em: https://amazoniareal.com.br/br-319-ameaca-povos-indigenas-1-resumo-da-serie/.

Seguindo um raciocínio baseado na sua experiência e no conhecimento desse e de outros casos semelhantes, os autores afirmam que a reconstrução e o asfaltamento da rodovia irão aumentar significativamente as taxas de desmatamento em praticamente todas as áreas já conectadas por estrada à BR-319. Esse processo dará acesso e impulsionará diferentes agentes sociais desmatadores (e os vários beneficiários do processo) a avançar em direção às novas áreas de floresta tropical na parte oeste do estado do Amazonas. O impacto deverá ir muito além da rota rodoviária e dos 40 km em ambos os lados da rodovia, como estabelecido na Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS n. 419/2011.

Estima-se que vivam nestes 68 Territórios Indígenas entre 18 e 19 mil pessoas autodeclaradas indígenas e que se identificam com um dos seguintes povos: Mura, Diahui, Juma, Apurinã, Paumari, Tenharim, Mura-Pirahã, Torá, Tikuna, Munduruku e Karitiana. Além delas, existe uma parcela nada desprezível de indígenas vivendo em núcleos urbanos, vilas ou mesmo ocupando áreas rurais fora desses Territórios, e que os têm como territórios referência, especialmente por laços de parentesco.

Tomando por base os levantamentos e as análises realizadas por Ferrante, Gomes e Fearnside (2020), concluímos que 14 Território Indígenas estão total ou parcialmente localizadas dentro da faixa de 40 km de distância de ambos os lados da linha da estrada[50]. As informações até aqui obtidas indicam, que em qualquer uma desses Territórios a população não foi consultada pelos órgãos do Estado brasileiro de maneira prévia, livre e informada (CPLI).

Consta que, em junho de 2024, os Kagwahiva do sul do Amazonas - Tenharin Marmelos, Tenharim do Igarapé Preto,

50 No Anexo 1, as células pintadas com a cor verde são as que se encontram na faixa de 40 km de distância.

Tenharim do Rio Sepoti, Parintintim, Jiahui e Juma; os Mura das Terras Indígenas Lago Capanã e Lago Jauari; e os Apurinã das Terras Indígenas Apurinã do Igarapé São João e do Igarapé Tauamirim de Tapauá, já possuíam "protocolos de consulta" próprios. No total, haveria nove protocolos de oito povos, sendo que o dos Kagwahiva seria um protocolo coletivo, contemplando os grupos Tenharim, Juma, Jiahui e Parintintim[51].

Em 14 de janeiro de 2025, o pesquisador Lucas Ferrante publicou um artigo na *Revista Cenarium*, no qual relata que a Funai havia notificado o Ibama e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) sobre a necessidade de serem realizadas consultas com as comunidades indígenas até então excluídas do procedimento. Consultas nas quais fosse assegurado o protagonismo das comunidades, em decisões que afetam suas vidas em várias dimensões[52]. Mais à frente vou tratar deste tema.

Em relação à situação de demarcação e titulação fundiária destas 14 Terras Indígenas (TI), a situação em agosto de 2025 é a seguinte: nove estão regularizadas; uma está homologada; uma já está delimitada; e três estão em processo de identificação. Nove são ocupadas por famílias pertencentes ao povo Mura, duas ao povo Diahui, duas ao povo Apurinã e uma aos Kassupá.

51 Na página institucional do IEB (Instituto Internacional de educação do Brasil) estão disponíveis alguns protocolos elaborados nos últimos anos: https://iieb.org.br/tipo/protocolos-de-consulta/#:~:text=O%20Protocolo%20de%20Consulta%20dos,modos%20de%20vida%20e%20direitos Cf. também https://idesam.org/noticia/oito-povos-indigenas-da-area-de-influencia-da-br-319-ja-possuem- protocolos-de-consulta/

52 Cf. Lucas Ferrante, "Funai cobra ampliação de consulta a indígenas em licenciamento da BR-319", Revista Cenarium, em 14 de janeiro de 2025. Lucas informa, ainda, que "As terras indígenas localizadas dentro do perímetro de 40 km totalizam 13, enquanto aquelas situadas no raio de 150 km chegam a 64, além de 5 comunidades não demarcadas. No entanto, o plano inicial do governo previa a consulta a apenas cinco dessas terras. Ao todo, mais de 18 mil indígenas são impactados pelo empreendimento, segundo o estudo. Eles pertencem a 12 etnias: Mura, Diahui, Juma, Apurinã, Paumari, Tenharim, Torá, Tikuna, Munduruku, Karitiana, Karipuna e Pirahã. Além disso, foi registrada a presença de uma população de indígenas isolados na região de Tapauá."

Os municípios afetados pela BR-319 e que têm TI na faixa de 40 km de distância de ambos os lados da linha da estrada são em número de dez, a saber: Manaquiri, Careiro, Careiro da Várzea, Borba, Autazes, Manicoré, Humaitá, Canutama, Lábrea/AM e Porto Velho/RO.

Para além da BR-319, é importante levar em consideração os impactos cumulativos e sinergéticos com outros projetos de infraestrutura de transporte na região. O povo Kawahiva, por exemplo, é fortemente impactado pela Rodovia BR-230 (Transamazônica), que cruza com a BR-319 no município de Humaitá. Duas outras estradas estaduais partem da BR-319 em direção às cidades de Manicoré e Tapauá. A rodovia AM-364 (ramal Democracia) já está em operação e impacta diretamente um bloco de áreas protegidas no município de Manicoré, como a Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Amapá, o Parque Estadual Matupiri e a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó-Açu. Tem ainda a AM-366 (ramal de Tapauá), planejada e com traçado que corta as Terra Indígena Igarapé São João e Tauamirim. A parte inicial dessa estrada estava sendo aberta clandestinamente em 2019, a partir da cidade de Tapauá, que ligaria a BR-319 a Tapauá, Tefé e Juruá, e gerou forte insegurança para o povo indígena Apurinã. Finalmente, faz parte dos planos rodoviários a construção da rodovia AM-248, que se ramifica da AM-366 para ligar Coari à BR- 319[53].

Identificamos alguns casos de sobreposição entre Terra Indígena e Área Protegida (AP). É o caso da Terra Indígena Diahui com a Floresta Nacional Humaitá, localizada no município de Humaitá. A sobreposição cobre em área cerca de 64% da terra indígena já regularizada.

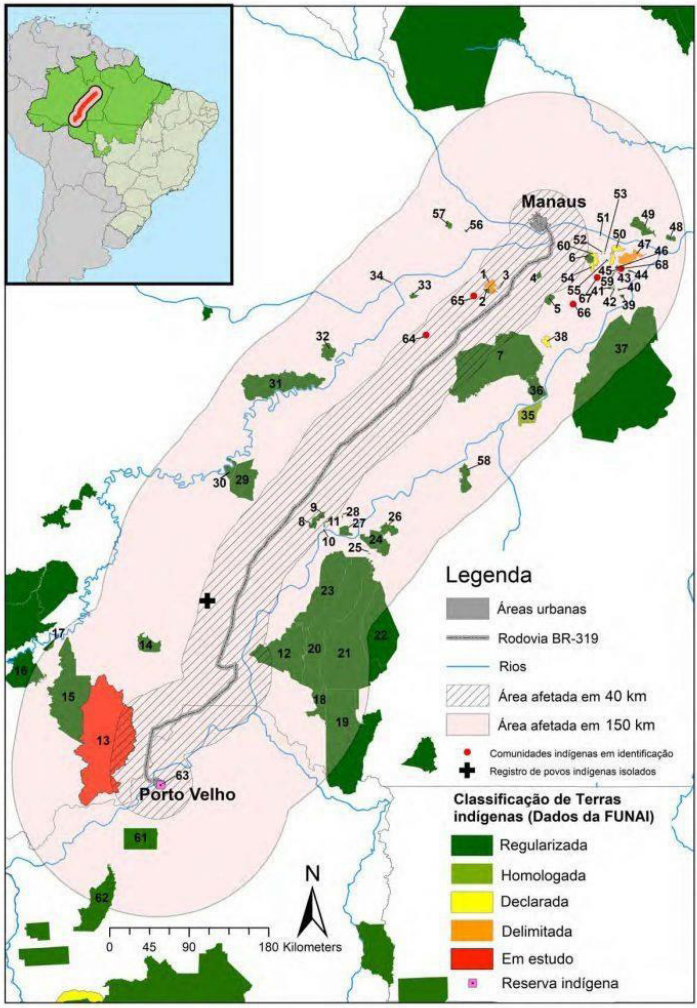
53 Cf. Philip Martin Fearnside, "Audiências públicas BR-319: um atentado aos interesses nacionais do Brasil e ao futuro da Amazônia" (28/9/2021). Disponível em: https://amazoniareal.com.br/audiencias-publicas-br-319-um-atentado-aos-interesses-nacionais-do-brasil-e-ao-futuro-da-amazonia/.

A seguir, apresento uma listagem dos 68 (sessenta e oito) Territórios Indígenas mais diretamente afetados pela BR-319. Pelas obras de recuperação e pavimentação da rodovia realizadas e planejadas, e pela dinâmica de ocupação agroextrativista da região. A lista é seguida de um mapa onde está indicada a localização no terreno de cada Território incluído na lista. No Anexo 1, o leitor e a leitora encontrarão mais informações sobre cada Terra Indígena.

Lista 1: Terras Indígenas na área afetada pela Rodovia BR-319.
Elaboração do autor a partir do mapa que segue.

1. Vista Alegre	35. Setemã
2. Fortaleza do Castanho	36. Arary
3. Tabocal	37. Coatá-Laranjal
4. Lago do Marinheiro	38. Lago do Limão
5. Rio Jumas	39. Miguel/Josefa
6. Gavião	40. Padre
7. Cunhã-Sapucaia	41. Trincheira
8. Ariramba	42. São Pedro
9. Lago Capanã	43. Itaitinga
10. Ariramba	44. Paracuhuba
11. Ariramba	45. Recreio/São Felix
12. Nove de Janeiro	46. Cuia
13. Jacareúba/Katawixi	47. Jauary
14. Juma	48. Paraná do Arauató
15. Caititu	49. Rio Urubu
16. Paumari do Lago Marahã	50. Murutinga/Tracajá
17. Paumari do Rio Ituxi	51. Boa Vista
18. Diahui	52. Apipica
19. Tenharim Marmelos	53. Apipica
20. Pirahã	54. Ponciano
21. Tenharim/Marmelos	55. Patauá
22. Sepoti	56. Fortaleza do Patauá
23. Ipixuna	57. Jatuarana
24. Torá	58. Pinatuba
25. Sepoti	59. Natal/Felicidade
26. Rio Manicoré	60. Sissaíma
27. Lago Jauari	61. Karitiana
28. Lago Capanã	62. Karipuna
29. Apurinã do Igarapé Tauamirim	63. Reserva Indígena Cassupá
30. Apurinã do Igarapé São João	64. Lago do Barrigudo
31. Itixi Mitari	65. Igarapé do Paiol
32. Lago Aiapuá	66. Maratuba
33. Lago do Beruri	67. Capivara
34. Ilha do Camaleão	68. Guapenu

Mapa 5: Terras Indígenas na área afetada pela Rodovia BR-319



Fonte: Ferrante, Gomes e Fearnside (2000).

As consultas, conversas e entrevistas realizadas na fase de preparação deste informe indicam que existem três situações que as autoridades públicas de segurança individual e coletiva

deveriam priorizar, dada a possibilidade sempre presente de pressões, ameaças e violência física que afetam indivíduos e grupos familiares indígenas:

a. As Terras Indígenas Mura - Ariramba, Jauary e Lago Capanã -, no município de Manicoré, são as mais próximas à BR-319 e as que sofrem o impacto mais imediato das obras e seus efeitos. As estradas vicinais e a insegurança expõem a população a uma situação de alto risco e a múltiplas vulnerabilidades;
b. A situação de Humaitá, onde vivem os Kawahiva, a Terra Indígena Tenharim-Marmelo, Diahui, Parintintins, a Terra Indígena Nove de Janeiro e, até mesmo, a Terra Indígena do Igarapé Preto. Os indígenas nestas Terras vivem em um estado de constante tensão e insegura. Situação gerada pelas estradas vicinais abertas a partir da BR-230, a pavimentação da BR-319, a extração irregular de madeira, o garimpo do ouro etc. Atividades que avançam sobre o município de Manicoré; e
c. A situação dos Apurinã de Tapauá nas Terras Indígenas Igarapé São João e Igarapé Tauamirim. Talvez numa situação menos tensa, mas não menos insegura, pois o ramal da BR-319 facilita a entrada de invasores e a retirada de madeira extraída inclusive do território indígena.

7. Um GT para operacionalizar a obra

Ao analisar a documentação produzida pelo *Grupo de Trabalho da BR-319* – instituído no âmbito do Ministério dos Transportes em 16 de novembro de 2023 (Portaria n. 1.109) – e que teve a finalidade de identificar e propor as "soluções necessárias à operacionalização da BR-319", não é difícil perceber nos termos de seu objetivo que houve limitações muito bem estabelecidas às discussões, deliberações e aos resultados e produtos gerados. Limitações ao que se podia e ao que não se podia considerar aceitável como causa e como efeito da "operacionalização" da BR. Por exemplo, os efeitos gerados pela combinação das diferentes ações ou projetos individuais planejados ou já instalados na região[54].

Predominou aí o "clássico" procedimento funcionalista de delimitar e analisar o seu "objeto", que consistiu, praticamente, em isolar elementos específicos sem relacioná-los uns aos outros. No caso, isolar a "faixa do meio" da BR-319 do restante da rodovia, do conjunto dos demais empreendimentos de transporte existentes na e planejados para a região, além da dinâmica socioeconômica e política em que a obra se insere – em diferentes âmbitos e níveis de articulação e decisão.

Provavelmente porque há uma orientação "desde cima" – provenientes de esferas superiores de governo – determinando que a obra tem de ser realizada. Pois ela é um importante elemento da malha rodo-hidro-ferroviária planejada, e fator-chave

54 A Portaria n. 1.109/2023 foi publicada no D.O.U. em 17/11/2023 com a seguinte ementa: "Institui o Grupo de Trabalho com a finalidade de apresentar estudos e propostas que promovam a otimização da infraestrutura da rodovia, considerando os impactos socioambientais, a segurança viária e medidas de adaptação à mudança do clima no corredor de transporte de que faz parte a BR-319".

do plano de dotar a região de uma infraestrutura de transporte que a torne mais "atrativa" aos interesses dos capitais agropecuário e extrativo.

A título de aclaração, veja-se o que está estabelecido na Portaria como "competências" do GT BR-319. Temos aí, reproduzo abaixo, as questões e os aspectos que devem orientar e aos quais os seus integrantes devem ater-se:

- [em] realizar levantamento sobre a situação atual da Rodovia BR-319, com base em estudos técnicos e científicos existentes, com foco na identificação de potenciais problemas relacionados à *otimização da rodovia*;
- [em] considerar nos trabalhos do GT BR-319 a análise de estudos, projetos, relatórios de outros grupos, que já tenham tratado do tema, especialmente, as conclusões do grupo instituído pela Portaria MMA nº 295/2008;
- [em] propor, se viável, medidas, inclusive normativas, para *melhoria da infraestrutura* da Rodovia BR-319, que promovam a sustentabilidade e a segurança viária e mitiguem os impactos ambientais e de mudança do clima na área de influência da rodovia; e
- [em] consultar os órgãos governamentais e demais partes interessadas, incluindo a sociedade civil, para discutir e avaliar as propostas apresentadas.

Além disso, o GT deveria considerar as "políticas e ações" dos demais ministérios e órgãos envolvidos, que deveriam ser consultados sobre assuntos relacionados às suas respectivas áreas de competência. Do mesmo modo, previu-se consultas aos "entes subnacionais" onde se localiza o eixo da BR-319, admitindo-se inclusive a realização de acordos de cooperação com

organismos internacionais, por intermédio dos órgãos que compõem o colegiado[55].

A última reunião do GT ocorreu em 29 de fevereiro de 2024, com o objetivo de apresentar o relato dos trabalhos do GT da BR-319 e algumas conclusões do *Relatório Final do Grupo de Trabalho*[56]. O relatório traz as "ações acordadas" e as "condicionantes da Licença Prévia" sob a responsabilidade do MPI e da Funai, e dos demais ministérios e órgãos envolvidos. A seguir, apresentamos o que foi estabelecido com os dois órgãos indigenistas, visando "alavancar a BR-319" (p. 58 do Relatório):

a. Ministério dos Povos Indígenas (MPI)
    i. Ação acordada: atuação para definição da metodologia de escuta dos povos indígenas e comunidades tradicionais.
    ii. Condicionantes da Licença Prévia:
        1. Validar e participar do Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia;
        2. Apoiar a aquisição da área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku;
        3. O MPI deve ser envolvido na validação das ações e relatórios do DNIT, previstos no eixo de relação com comunidades tradicionais da região.

55 Na página do Ministério dos Transporte (MT) é possível consultar notícias, o plano de trabalho e as memórias de reuniões e eventos do GT-319. Estão disponíveis no seguinte link: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/grupos-de-trabalho-mt/br-319.

56 Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/grupos-de-trabalho- mt/0607RelatorioGT_BR319web2.pdf.

b. Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai)
    i. Ação acordada: atuação para definição da metodologia de escuta dos povos indígenas e comunidades tradicionais. A Funai deve apresentar um novo Termo de Referência para incluir áreas complementares nos estudos exigidos no âmbito da Licença Prévia.
    ii. Condicionantes da Licença Prévia:
        3. Executar o Diagnóstico Socioambiental Participativo com as comunidades afetadas diretamente pelo traçado da rodovia;
        4. Apoiar e validar a aquisição da área sugerida no EIA/RIMA para usufruto sustentável e exclusivo dos povos Mura e Munduruku.

Em 8 de julho de 2024, a Subsecretaria de Sustentabilidade, da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes (MT) encaminhou ao MPI o Ofício Nº 97/2024/SUST/SE, mais especificamente ao Departamento de Gestão Ambiental Territorial e Promoção ao Bem Viver Indígena (DEGAT), em que lembra ao seu interlocutor a "ação acordada" nas reuniões bilaterais realizadas. Além disso, a Secretaria convoca o MPI para uma reunião a ser realizada em 19 de julho de 2024, no Ministério de Transportes, "com a finalidade de estabelecer o diálogo para planejamento e efetivação da ação a ser pactuada"[57].

Em 12 de julho de 2024, o Departamento de Gestão Ambiental (Degat) encaminhou o referido Ofício à CGGAT, à Copop e ao Departamento de Mediação e Conciliação de Conflitos Fundiários Indígenas (Demed) e solicitou subsídios, em especial do Demed: "Tendo em vista que o Demed tem

57 Cf. SEI nº 8564526.

acompanhado a pauta, e sugere-se a participação do referido Departamento na reunião".

Em 17 de outubro de 2024, o Demed menciona em despacho que foram solicitadas ao MT informações sobre o atual *status* do citado Grupo de Trabalho (GT), bem como o envio das atas das reuniões realizadas. Não temos informação sobre se a reunião entre MT e MPI foi realizada, tampouco seus desdobramentos.

8. Plano BR-319 para destravar a repavimentação da rodovia

Em 15 de julho de 2025, a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, anunciou a criação de uma *comissão interministerial* com o objetivo de elaborar um *Plano de Ação*, com a finalidade de viabilizar a recuperação e pavimentação da BR-319. A comissão seria coordenada pela Casa Civil da Presidência da República, reunindo integrantes do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e do Ministério dos Transportes (MT). A coordenação do *comitê executivo* dos trabalhos ficaria a cargo do MMA, envolvendo técnicos de outros ministérios e órgãos.

Segundo nota do MMA, o Plano contaria com três eixos principais:

a. Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), realizada abarcando a área de influência da rodovia BR-319;
b. Governança Socioambiental, com a participação de órgãos como Ibama, ICMBio, Polícia Federal e Funai na fiscalização e monitoramento da área. Será criado um modelo de governança para a área de abrangência da estrada, que compreende uma faixa de 50 km de cada lado da BR-319;
c. Economia Sustentável, com implementação de Parceria Público-Privada e o fomento de atividades produtivas que considerem a sustentabilidade ambiental e a geração de renda às comunidades locais.

Anuncia-se o "destravamento" do licenciamento após o final dos trabalhos[58]. Ao anúncio, seguiu-se a publicação no Diário Oficial da União (DOU), em 20 de agosto de 2025, da Portaria CC/PR-MMA nº 727, de 19 de agosto de 2025[59], criando colegiados com a finalidade de coordenar a elaboração e a implementação do *Plano de Ação para o Fortalecimento da Gestão Socioambiental da BR-319 – Plano BR-319*, com três eixos assim descritos:

a. ações emergenciais em governança socioambiental para a região do entorno da BR-319 – compreendendo a faixa de 50 km (cinquenta quilômetros) para cada lado da rodovia –, a serem promovidas pelos órgãos federais, buscando articulação com os entes subnacionais;
b. avaliação ambiental estratégica da área de influência da BR-319, visando à promoção do desenvolvimento socioambiental da região; e
c. formulação de parceria público-privada para a elaboração de uma governança socioambiental de longo prazo na região do entorno da BR-319, compreendida a faixa de cinquenta quilômetros para cada lado da rodovia.

A *Comissão Interministerial* será composta pelos seguintes Ministérios de Estado:

- Casa Civil da Presidência da República, que a coordenará;
- Defesa;
- Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar;
- Justiça e Segurança Pública;
- Meio Ambiente e Mudança do Clima;

58 Cf. https://revistacenarium.com.br/a-cenarium-marina-silva-explica-comite-para-repavimentar-br- 319/.

59 Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-cc/pr-mma-n-727-de-19-de-agosto-de- 2025-649297370.

- Povos Indígenas; e
- Transportes.

À *Comissão Interministerial* competiria analisar e deliberar sobre as propostas apresentadas pelo Comitê Executivo. Já o *Comitê Executivo,* composto pelos substitutos dos Ministros de Estado de que trata o art. 2º da Portaria, nos termos do disposto no Decreto nº 8.851, de 20 de setembro de 2016[60], seria coordenado pela Secretária-Executiva da Casa Civil da Presidência da República, podendo cada um dos seus membros indicar um suplente, que o substituirá em suas ausências e seus impedimentos.

Compete ao Comitê Executivo propor à Comissão Interministerial:

- as ações emergenciais em governança socioambiental - previstas no art. 1º, parágrafo único, inciso I;
- as ações relativas ao desenvolvimento dos eixos do Plano BR-319; e
- o Plano BR-319 e os seus relatórios anuais de acompanhamento.

Ao Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) foi dada a atribuição de exercer o papel de Secretaria-Executiva da *Comissão Interministerial* e do *Comitê Executivo*.

60 Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/d8851.htm.

9. O asfaltamento e os direitos indígenas em disputa na justiça

Em 2022, nos últimos meses do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, o Ibama emitiu a *Licença Prévia* (LP) n. 672/2022, permitindo o início do asfaltamento do "Trecho do Meio" da BR-319. A licença foi mantida até 25 de julho de 2024, quando foi suspensa por decisão da 7ª Vara Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas (SJAM), a partir da ação civil pública movida pelo Observatório do Clima.

O principal argumento contrário ao asfaltamento da BR foi que a obra desencadearia um processo incontrolável de ocupação no seu entorno, com a abertura de ramais, a grilagem de terras e os desmatamentos ilegais, o que já vinha sendo observado com o simples anúncio da possibilidade de isso acontecer. Além de gerar atos de violência contra as populações que vivem nesses territórios – sejam povos indígenas ou comunidades tradicionais – e ao seu patrimônio territorial e ambiental, seja ele legitimamente reconhecido ou ainda em processo de reconhecimento pelo Estado brasileiro.

Segundo o grupo jornalístico *InfoAmazonia*, 12 municípios sob influência direta da BR-319 somavam em 2020 aproximadamente 42,65% dos focos de calor registrados no estado do Amazonas – ano em que o estado atingiu recorde de queimadas. Os municípios que se destacaram nesse cenário foram: Lábrea, Manicoré, Humaitá, Canutama e Autazes[61].

O agravamento da dinâmica de desmatamento, de queimadas e da invasão de Territórios Indígenas e outras áreas de uso

61 A análise está disponível em: https://infoamazonia.org/2020/10/21/municipios-as-margens-da-br-319-acumulam-mais-de-40-dos-focos-de-calor-do-amazonas/.

tradicional também se verificou no segundo semestre de 2024. Municípios como Manicoré e Humaitá continuaram registrando altos índices de focos de calor, especialmente durante a estação seca, entre os meses de julho e setembro. Registros de desmatamento e queimadas ilegais também ocorreram na Terra Indígena Caititu, do povo Apurinã. Coincidentemente logo após a visita do presidente Lula da Silva ao estado do Amazonas, em setembro de 2024, ocasião em que defendeu a pavimentação da rodovia[62].

Ao analisar a exploração madeireira não autorizada nos munícipios sob influência direta da BR-319 entre agosto de 2022 e julho de 2023, o *Observatório BR-319* constatou que a extração ilegal no município de Lábrea correspondeu a 32% do total identificado na totalidade do estado do Amazonas. Em Manicoré, esse índice representou cerca de 19% do mapeamento de extração madeireira encontrada em todo o estado do Amazonas.

Em relação à degradação florestal, Manicoré aparece nos levantamentos realizados pelo InfoAmazonia como o município com maior área degradada, seguido de Lábrea, Humaitá e Canutama. As Terras Indígenas com maior área degradada identificada foram Jacareúba-Katawixi, Kaxarari e Tenharim-Marmelos[63].

A suspensão da *Licença Prévia* foi mantida até o início de outubro de 2024, quando o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) "derrubou" a decisão de suspensão, atendendo a um pedido conjunto da Advocacia-Geral da União (AGU), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos

62 Cf. Retrospectiva 2024: *Desmatamento e focos de calor na área de influência da rodovia* BR-319, realização do Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (Idesam), por meio do Observatório BR-319, 2025.

63 Cf. *Monitoramento da degradação florestal no Interflúvio Madeira-Purus: análise da exploração madeireira* (Nota Técnica n. 7, setembro 2024, realização do Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (Idesam), por meio do Observatório BR-319.

Naturais Renováveis (Ibama) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Em 2 de julho de 2025, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) restabeleceu os efeitos de uma liminar que suspendeu a validade da licença prévia emitida em 2022 pelo Ibama, que viabilizava as obras de reconstrução e asfaltamento do "Trecho do Meio" da BR-319. Até o fechamento deste documento, esta era a última ação na disputa no Judiciário[64].

Correndo por fora desse embate e com uma abordagem distinta da predominante — em que a pauta ambiental e os potenciais danos à Natureza ocupam o centro da discussão —, o Ministério Público Federal (MPF), por meio da Procuradoria da República no Amazonas, propôs, em 11 de novembro de 2024, uma Ação Civil Pública (ACP) em face das seguintes pessoas: a União Federal, a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) e o Instituto Chico Mendes de Proteção da Biodiversidade (ICMBio)[65]. A Ação Civil Pública pretende obter prestação jurisdicional para condenar os réus "a realizarem a consulta prévia, livre, informada, de boa-fé e culturalmente adaptada, nos termos da Convenção 169 da OIT, englobando todas as comunidades indígenas e tradicionais afetadas no projeto de pavimentação da Rodovia BR-319". Requer-se, ainda, o "pagamento de indenização por danos morais pela omissão e mora da União na realização da consulta".

No corpo da Ação fica esclarecido que ela tem como objeto a ausência de consulta prévia, livre, informada e de boa-fé – conforme previsto na Convenção n. 169 da OIT – em favor dos

64 Cf. https://climainfo.org.br/2025/07/06/justica-federal-volta-a-suspender-licenca-para-asfaltamento- da-br-319/.

65 Cf. PR-AM-MANIFESTAÇÃO-16582/2024, assinada pela Procuradora da República, Janaina Gomes Castro e Mascarenhas, em 13/11/2024.

povos indígenas e comunidades tradicionais afetadas pelo empreendimento. Os reclamantes/demandantes argumentam que a discussão não deve limitar-se aos "aspectos ambientais do empreendimento e as consequências climáticas que ele acarretará". Ou seja, o que está em discussão e é pleiteado na Ação, são os direitos políticos dos Povos Indígenas nos Território afetados pelo empreendimento. Direitos anteriores e superiores à mera discussão de questões relacionadas com efeitos ambientais. A tutela buscada pelo Ministério Público Federal, se entendemos corretamente seu argumento, se dá pelo entendimento de que:

> a resolução processual exige a criação de um plano para a reestruturação das práticas institucionais dos réus, prevendo providências sucessivas e que garantam os resultados desejados, sem a ocorrência de efeitos colaterais indesejados. Neste contexto, essa solução exige a existência de diálogo maior entre autor, réus, comunidades indígenas e o próprio juízo, uma vez que o litígio não se enquadra no esquema processual tradicional.

Além disso, nos casos em que não haja protocolo de consulta, a consulta deve ser realizada mediante a estipulação de um "plano de consulta". Este plano deve respeitar regras, protocolos e procedimentos apropriados, a serem elaborados em conjunto com a própria comunidade, nos termos do art. 6º, itens 1 e 2, da Convenção OIT nº 169.

O MPF requer, ainda, que se determine:

- ao Ibama, que se abstenha de analisar ou, subsidiariamente, expedir licenças ambientais prévias, de instalação ou de operação, referentes à obra de repavimentação do "Trecho do Meio" da BR-319, até o fim da consulta prévia, livre, informada e de boa-fé – nos termos da Convenção n. 169 da OIT – com todos os povos indígenas e comunidades tradicionais afetados,

sob pena de multa diária pelo descumprimento (art. 536 do CPC);

- à União, ao Ibama e ao ICMBio que apresentem e executem plano para mapeamento das comunidades tradicionais;
- à União e à Funai, que apresentem plano de consulta, construído em conjunto com as comunidades impactadas, para concretização do direito de consulta da Convenção 169 da OIT; e
- à União, à Funai e ao ICMBIO, que sejam condenados ao pagamento de R$
- 20.000.000 (vinte milhões de reais), a título de dano moral coletivo, pela omissão no dever de realizar a consulta nos moldes da Convenção 169 da OIT, a ser revertido diretamente em favor das comunidades, nos termos da Resolução Conjunta do CNJ e CNMP número 10, de 29 de maio de 2024.

Os demandantes dessa Ação Pública são, originalmente, a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib) e a Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (Coiab).

Oxalá prospere a discussão proposta por esta Ação. Isso nos parece uma ótima oportunidade para fazer avançar e consolidar um novo patamar de reconhecimento do protagonismo político dos povos indígenas, de serem respeitados e tratados na prática como sujeitos autônomos coletivos de direito no contexto do Estado brasileiro.

10. O Banco Mundial e a gestão dos conflitos fundiários

O Banco Mundial (BM) tem se colocado como um "parceiro" interessado em colaborar com o MPI na formulação e implementação de suas políticas e seus projetos. É o caso do Projeto *Land Restitution and Peacebuilding in Indigenous Territories* (em tradução livre, "Restituição Fundiária e Construção da Paz em Territórios Indígenas"). O documento foi elaborado pelo Banco Mundial (BM) em interlocução com o Departamento de Mediação e Conciliação de Conflitos Fundiários Indígenas, ligado ao Gabinete da Ministra dos Povos Indígenas (Demed/GM/MPI) – conforme processo número 15000.104215/2023-71. Segundo o BM, este é um dos principais Projetos (em preparação ou implementação) do portfólio de projetos do seu escritório no Brasil, e que possui relação significativa com Povos Indígenas.

O projeto visa apoiar e fortalecer os esforços institucionais do Ministério dos Povos Indígenas (MPI) na prevenção e redução dos altos níveis de violência contra as comunidades indígenas causados por conflitos fundiários".

No documento intitulado *Povos Indígenas e a Amazônia Brasileira: Desafios e Perspectivas para um Futuro Sustentável e Inclusivo* (Washington, DC: World Bank, 2025), afirma-se que o projeto "é financiado pelo Fundo de Estado e de Consolidação da Paz (State and Peacebuilding Fund, SPF), um fundo de doação do Banco Mundial que destina recursos para atividades de prevenção de conflitos e fortalecimento da resiliência em situações de fragilidade, conflito e violência. O SPF conta com o apoio do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

(BIRD) e de sete países: Dinamarca, França, Alemanha, Holanda, Noruega, Suécia e Suíça.

O Projeto está estruturado em três componentes principais, a saber:

a. consolidação e sistematização de informações de processos administrativos e judiciais referentes a conflitos em territórios indígenas e criação de uma plataforma de gestão de informações sobre conflitos, integrada com sistemas governamentais, para subsidiar as ações de prevenção e resolução do MPI;
b. elaboração de Notas Técnicas para a análise e recomendação de práticas jurídicas e administrativas para mediação desses conflitos; e
c. promoção do engajamento com lideranças indígenas e autoridades para estabelecer fluxos de ações interinstitucionais a serem acionados em caso de conflitos fundiários.

O Termo de Referência (TdR)[66] do Componente 2 do Projeto estabelece a contratação de *Notas Técnicas para apoio à Mediação de Conflitos em Terras Indígenas*, que deverão orientar-se pelo seguinte objetivo:

> apoiar o MPI no desenvolvimento de uma estrutura para gestão de conflitos fundiários com procedimentos e protocolos para mediar e buscar a resolução de conflitos envolvendo povos indígenas em todo o território nacional. Esses procedimentos e protocolos fornecerão um guia de melhores práticas e recomendações para resolver conflitos de forma justa e equitativa, garantindo a efetivação dos direitos indígenas e promovendo resoluções pacíficas. Os documentos produzidos neste componente poderão ser submetidos para con-

66 A versão analisada tem como data de referência o dia 23 de fevereiro de 2024.

sulta junto aos membros do Conselho Nacional de Política Indigenista (CNPI) e outras partes interessadas relevantes.

As atividades a serem contratadas conforme o referido TdR buscam:

i. consolidar informações sobre conflitos fundiários envolvendo comunidades indígenas, analisando seus motivadores, atores e dinâmicas;
ii. fornecer uma análise desses conflitos, sob a ótica antropológica e jurídica, destacando as legislações e jurisprudências consideradas como boas práticas para prevenção, mediação e conciliação de conflitos;
iii. identificar exemplos administrativos e jurídicos de "melhores práticas" nesse
iv. campo; e
v. fornecer recomendações claras que poderão ser adotadas pelo MPI.

E que para fins de organização do trabalho, a empresa de consultoria contratada deve elaborar Notas Técnicas com os seguintes temas principais:

1. Atividades econômicas predatórias, legais ou ilegais, que impactam os territórios indígenas, como grilagem de terras, arrendamento, agricultura, pecuária e extrativismo, desmatamento e mineração;
2. Atividades de infraestrutura que impactam os povos indígenas, como a construção de usinas hidrelétricas de pequeno e grande porte, rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e linhas de transmissão;

3. Disputas de terras e outras atividades de responsabilidade do Estado, e uso de forças policiais em terras indígenas.

O TdR estabelece que no processo analítico e na compilação de experiências e lições aprendidas deverão ser incluídos aspectos relacionados ao etnodesenvolvimento, à proteção dos direitos indígenas e à gestão de conflitos com base em protocolos indígenas. Além disso, as Notas Técnicas devem indicar estratégias para combater a violência baseada em gênero e reduzir a desigualdade de gênero na mediação e conciliação de conflitos fundiários; e que as informações geradas subsidiem um banco de dados de uso restrito ao MPI. Ao Banco Mundial, como contratante responsável frente aos doadores, caberá a supervisão e a avaliação do trabalho e dos produtos juntamente com Ministério dos Povos Indígenas.

A empresa consultora contratada pelo Banco Mundial foi o *Centro de Trabalho Indigenista* (CTI) - pessoa jurídica de direito privado, constituída como associação sem fins econômicos, com sede e foro na cidade de Brasília/DF, que por sua vez "subcontratou" outras empresas de consultoria mais afinadas com os objetivos de cada um dos "produtos".

Esperava-se que a consultoria fosse realizada em um período de nove meses (de março a novembro de 2024), gerando um total de seis "produtos". Contudo, ao ser questionado, o Demed nos informou que foram entregues somente as versões preliminares das Notas, e que as versões finais continuam em elaboração.

Em particular, destaca-se a Nota Técnica 2, que aborda "empreendimentos de infraestrutura e efeitos nos povos e territórios indígenas", cuja entrega definitiva está prevista para acontecer em agosto de 2026.

Lamentavelmente a Rodovia BR-319 não foi incluída e analisada em qualquer um dos produtos gerados pela empresa consultora. Por outro lado, no Parecer SEI Nº 3/2025/MPI, do DEMED, sobre a versão preliminar da Nota Técnica 2, datada de outubro de 2024 e intitulada "Povos Indígenas e Empreendimentos", nos deparamos com uma avaliação muito bem realizada a respeito do "produto" entregue pela empresa consultora, o qual também tivemos acesso[67]. Os autores do parecer apontam haver várias ausências, inconsistências e superficialidades no documento, demonstrando conhecimento e capacidade de análise do tema. Assinalam, por exemplo:

- A ausência de desenvolvimento de itens inteiros previstos no TdR;
- A ausência de uma seção de referências;
- A falta de uma seção dedicada à exposição da metodologia adotada;
- Uma discussão conceitual meramente sintética sobre noções como "terra indígena", "território", "territorialidade", dentre outras fundamentais à discussão sobre direitos indígenas em diálogo com a Antropologia;
- O tratamento sintético da discussão relativa aos efeitos das dinâmicas da fronteira agrícola, das novas e potenciais frentes de exploração, tendencias da demanda de matérias-primas (*commodities*) agropecuárias no mercado mundial e suas relações com os Territórios Indígenas;
- O uso de um reduzido número de referências bibliográficas: apenas oito obras, entre artigos, livros, um capítulo de livro e um prefácio; e

67 A Nota Técnica foi elaborada, de fato, pela Empresa Jeriva Soluções Socio Ambientais Ltda., sob a coordenação dos antropólogos Paulo Roberto Homem de Góes e Levi Marques Pereira.

- O fato de que, ao ignorar a ampla maioria das fontes sugeridas no TdR, a consultoria gerou um documento genérico e limitado.

Os avaliadores identificaram, ainda, que em diversas passagens do texto, que os consultores adotaram um linguajar e uma perspectiva de análise alinhadas com a maneira como se expressam e agem as empresas empreendedoras[68].

68 Referência ao Processo nº 15000.004646/2024-19, SEI nº 49567339.

11. Riscos e ameaças das concessões florestais

Se não bastasse a pressão exercida pelos interesses em torno da obra de asfaltamento do "Trecho do Meio" da BR-319, e a dinâmica de expansão e consolidação da fronteira da indústria agropecuária e infraestrutura associada na região, temos ainda que vários Territórios Indígenas estão sob o risco de serem afetados, direta e indiretamente, pela política de concessão florestal à exploração de empresas madeireiras.

Trata-se da outorga, por tempo determinado, por parte do poder público, de porções de florestas sob seu domínio. Essa política tem o Serviço Florestal Brasileiro (SFB) como o órgão responsável pela gestão das florestas públicas federais, e pela condução dos processos de concessão. Ela é regulada pela Lei nº 11.284 de 2006 – a chamada *Lei de Gestão de Florestas Públicas para a Produção Sustentável (LGFP)* –, que também instituiu o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal (FNDF) e o Cadastro Nacional de Florestas Públicas (CNFP).

Como esta política foi destrinchada nos detalhes na Nota Técnica SEI nº 758/2024/MPI, de 22/10/2024 – elaborada pela Coordenação-Geral de Índios Isolados e Recém Contatados da Diretoria de Proteção Territorial da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (CGIIRC/DPT/Funai), pelo Departamento de Mediação e Conciliação de Conflitos Fundiários Indígenas do Ministério dos Povos Indígenas (Demed/MPI) e pelo Departamento de Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato (Depir/SEDAT/MPI) –, a qual recomendo a leitura integral, vou me ater aqui ao ponto que mais nos interessa: identificar os Territórios Indígenas que se encontram sob o risco

de serem afetados pelo empreendimento extrativista florestal (EEF) na Floresta Nacional de Humaitá, como também em outras áreas[69].

Segundo os responsáveis pela Nota, que tomam como referência a Informação Técnica nº 28/2023/COPAM/CGGAM/DPDS-Funai, de 10/04/2023, elaborada pelo órgão indigenista para subsidiar o Plano Plurianual de Outorga Florestal (PPAOF) 2024- 2027[70], a pedido do SFB, a situação é a seguinte:

> haveria pelo menos 14 (quatorze) "situações em que se observa algum tipo de incidência ou interface (sobreposição, justaposição ou proximidade, considerando-se um buffer de 10km) entre terras indígenas e florestas públicas dentro do universo total de áreas passíveis de concessão previstas no referido plano de outorga. Para a Flona de Humaitá, a referida Informação Técnica aponta: sobreposição com a TI Diahui; justaposição com a TI Tenharim-Marmelos; registro de indígenas isolados no entorno da UC e a existência das TIs Pirahã e Nove de Janeiro, considerando-se um buffer de 10 km. Adicionalmente, por meio do Ofício nº 1632/2023/DPDS/FUNAI, aporta-se a informação de que a Flona de Humaitá é "Sobreposta à reivindicação fundiária por reestudo delimites da TI Diahui (em qualificação) e está próxima da reivindicação por reestudo delimites da TI Nove de Janeiro (em qualificação)."

Mais à frente, esclarecendo mais ainda a situação, é dito que no relativo aos povos indígenas, se faz necessária a observância dos seus direitos territoriais específicos, de suas reivindicações

69 A Flona de Humaitá foi criada pelo Decreto Federal nº 2.485, de 02 de fevereiro de 1998, no município de Humaitá/AM, com 468.790 hectares, na área de influência do entroncamento de duas grandes rodovias federais construídas na década de 1970: a BR 230 (Transamazônica) e a BR 319 (Manaus-Porto Velho).

70 Disponível em: https://ppi.gov.br/wp-content/uploads/2024/07/ppaof_2024-2027.pdf.

fundiárias e do direito à consulta livre, prévia e informada no contexto dos processos de concessão florestal:

> tendo-se em vista o processo de concessão em implementação na Flona de Humaitá, na região sul do estado do Amazonas, sobreposta à Terra Indígena (TI) Diahui, sobreposta à reivindicação territorial do povo Jiahui de área denominada Pcuiki-Maici, justaposta à TI Tenharim- Marmelos, com registros e notícias de povos indígenas isolados em seu interior e entorno e, considerando-se um buffer de 10 km, vizinha à TI Pirahã, do povo Pirahã, de recente contato, e à TI Nove de Janeiro, do povo Parintintin

Além disso, os autores da NT registram que:

> Conquanto existam referências às TIs demarcadas justapostas e sobrepostas à UC, cumpre destacar no plano de manejo a completa ausência de informações qualificadas sobre o povo Pirahã, de recente contato, e que vive em TI imediatamente ao norte da Flona, dela separada apenas pela BR 230, e de referências a Registros de Povos Isolados na região. Conforme informações detalhadas no item 3 desta Nota Técnica, elaborado pela Funai, a região do entorno da grupos: Flona de Humaitá possui os seguintes registros desses Registro nº 70: Kaidjuwa (Referência em Estudo, na TI Tenharim Marmelos Gleba B); Registro nº 86: Rio Maici (Informação em Qualificação, na TI Pirahã) e Registro nº 85: Igarapé Preto (Informação em Qualificação, na TI Tenharim do Igarapé Preto). De início, observa-se que, ausentes estas informações, a presença de povos de recente contato e registros de isolados não foi considerada no plano, que se valeu apenas da menção a limites administrativos das TIs da região, abordagem inadequada no que diz respeito à territorialidade desses grupos, que desconhecem tais limites.

Ademais, prevê-se a possibilidade da atividade de "manejo florestal" na Flona Humaitá afetar territórios homologados do

entorno. São eles: a TI Nove de Janeiro e a TI Pirahã, e à reivindicação territorial Jiahui.

A NT conclui sua análise com recomendações ao MPI, à Funai, ao ICMBio, ao SFB e ao Ibama que sugiro sejam consideradas. Recomenda-se, ademais, verificar se foi atendida a sugestão feita ao final, qual seja: que a Nota Técnica seja encaminhada ao Ministério Público Federal (MPF), à Organização dos Povos Indígenas do Alto Madeira (OPIAM), à Associação do Povo Indígena Jiahui (APIJ), e ao Conselho Indigenista Missionário (Cimi).

Também há denúncias de possíveis impactos sobre territórios indígenas relacionados à concessão florestal na Floresta Nacional de Balata-Tufari. Esta FLONA foi criada pelo Decreto s/nº de 17 de fevereiro de 2005, nos municípios de Tapauá e Canutama, na região sul do estado do Amazonas, no interflúvio entre os rios Purus-Madeira, e possui 1.079.669,71 hectares (um milhão setenta e nove mil seiscentos e sessenta e nove hectares). É justaposta à TI Juma – homologada pelo Decreto s/nº de 19 de abril de 2004, com 38 mil hectares, para usufruto exclusivo do povo Juma, grupo de recente contato – e uma área reivindicada pelo povo Mura. A situação é tratada no detalhe na Nota Informativa SEI nº 43/2024/MPI, do Departamento de Mediação e Conciliação de Conflitos Fundiários Indígenas (Demed), datada de 04/04/2024[71].

Atualmente, o Demed está em diálogo com a Funai e demais órgãos sobre as recomendações constantes na Nota Técnica SEI nº 758/2024/MPI (45439414). Soubemos que na última semana de junho de 2025, representantes de povos e comunidades indígenas que vivem no sul do Amazonas "foram consultados" e "receberam esclarecimentos" de técnicos da Diretoria de Concessão Florestal e Monitoramento (DCM) do

71 Cf. Processo nº 15000.000809/2024-94, SEI nº 40485901.

Serviço Florestal Brasileiro (SFB). A atividade foi denominada pelos técnicos do SFB de "rodada de consultas livres, prévias e informadas" sobre as possíveis concessões nas Florestas Nacionais de Humaitá e de Balata-Tufari.

Consta que o encontro ocorreu com lideranças dos povos de Jiahui, Parintintim, Pirahã, Tenharim, Juma e Mura e que a primeira reunião foi realizada na sede do Instituto Internacional de Educação do Brasil (IEB), a qual teria contado com a participação de servidores do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) e da Universidade Federal do Amazonas (Ufam) e de integrantes da Organização dos Povos Indígenas do Alto Madeira (Opiam), da Associação do Povo Indígena Jiahui (APIJ), da Organização do Povo Indígena Parintintim do Amazonas (Opipam), da Associação do Povo Indígena Pirahã do Amazonas (Apiham) e da Associação do Povo Indígena Tenharim Morõgitá. A ela se seguiram reuniões nas aldeias, com consulta ao povo de Juma, ao lado da Flona de Balata-Tufari, na Aldeia Mura do Itaparanã, e na aldeia Ju´i, em Humaitá, onde vive a comunidade Jiahui[72].

72 Cf. https://www.gov.br/florestal/pt-br/assuntos/noticias/2025/julho/servico-florestal-brasileiro-ouve- comunidades-indigenas-sobre-projetos-de-concessao-florestal.

12. Problemas do Componente Indígena do PBA

A seguir, indico resumidamente os problemas e as demandas encontradas na documentação consultada sobre o que me parece ser a última versão do *Plano de Trabalho do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental* do "licenciamento ambiental" do chamado "Trecho do Meio" da BR-319. Este resumo contempla problemas e demandas apontados pela Organização dos Povos Indígenas do Alto Madeira (OPIAM) e pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai).

Em 24 de abril de 2023, a Organização dos Povos Indígenas do Alto Madeira (Opiam) encaminhou para a Secretaria Executiva do MPI, a Diretoria de Proteção Territorial (DPT/Funai), a Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável (DPDS/Funai) e para a Diretoria de Proteção Ambiental (Dipro/Ibama) um Ofício com o número 52/2023. Nele, ela manifesta sua preocupação com os impactos de as obras planejadas serem realizadas no chamado "Trecho do Meio" da rodovia BR-319, particularmente nos Territórios Indígenas e nas áreas de uso tradicional. O documento menciona, ainda, as Terras Indígenas Nove de Janeiro, Ipixuna, Igarapé São João e Tauamirim, Lago Capanã, Ariramba e Jauari, as únicas incluídas no "componente indígena do licenciamento".

O ofício pleiteia que, além da revisão dos critérios e procedimentos de consulta em discussão entre os órgãos do Governo Federal e o Ministério Público Federal, fossem implementadas, em caráter emergencial, ações de fiscalização na região do sul do Amazonas, na área de influência da rodovia, sem prejuízo da

elaboração de um plano mais estratégico de proteção socioambiental e governança territorial.

Em 07 de novembro de 2024, a Coordenação do Componente Indígena de Transporte e Mineração da Funai encaminhou às instâncias devidas no órgão o Informe Técnico n. 37/2024/COTRAM/CGLIC/DPDS-Funai, no qual analisa a minuta de Plano de Trabalho (PT) para apresentação do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental – CI-PBA do "licenciamento ambiental" do "trecho do meio" da BR-319.

Observe-se que nele estão incluídas apenas cinco Terras Indígenas (TI):

- TI Apurinã do Igarapé São João (Etnia Apurinã);
- TI Apurinã do Igarapé Tauamirim (Etnia Apurinã);
- TI Lago Capanã (Etnia Mura);
- TI Ariramba (Etnia Mura); e
- TI Nove de Janeiro (Etnia Parintintim).

Argumenta-se que este número de TIs está coerente com as orientações do Termo de Referência (TdR) feito pela Funai, para o Estudo do Componente Indígena (ECI). Recomendo a leitura atenta do Informe, pois são ali apontadas e discutidas as falhas e os itens não contemplados satisfatoriamente no documento elaborado pela empresa consultora contratada pelo DNIT, a denominada Consórcio Etnias-319[73].

Por fim, em 30 de dezembro de 2024, a Diretora de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável da Funai assinou o Ofício n. 2926/2024/DPDS/FUNAI, que endereçou ao Diretor de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, à Diretora de Licenciamento Ambiental do Ibama, e ao Subsecretário de Sustentabilidade do

73 Cf. SEI/FUNAI – 6798959. A empresa consultora "Consórcio Etnias-319" responsável pela minuta de PT é coordenada pelos antropólogos Gilberto Azanha e Maria Elisa Martins Ladeira, do Centro de Trabalho Indigenista (CTI), entidade que também é responsável pela consultoria contratada pelo Banco Mundial.

Ministério dos Transportes[74]. A correspondência trata da versão então em discussão do *Plano de Trabalho do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental* (CI-PBA) do "licenciamento ambiental" da BR-319/AM, que contemplava somente as Terras Indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João, Nove de Janeiro, Ipixuna, Ariramba e Lago Capanã. Nela, a diretora informa que a área técnica do órgão indigenista identificou ser necessária a realização de estudos complementares e medidas de proteção junto a outros treze territórios e agrupamentos comunitários indígenas inicialmente não contemplados.

No Anexo 2, incluímos a lista dos territórios e comunidades que necessitariam ser acrescentadas no Plano de Trabalho do CI-PBA BR-319.

74 Cf. SEI/FUNAI – 7993943.

13. O "licenciamento ambiental": riscos e desafios

As discussões e decisões havidas em julho de 2025 no Congresso Nacional, relativas à chamada Lei Geral de Licenciamento Ambiental (LGLA), o Projeto de Lei nº 2.159, de 2021, e o posterior sancionamento com vetos da mesma, em agosto, pelo Presidente da República, expresso na Lei nº 15.190 de 8 de agosto de 2025, têm efeitos diretos no processo de tomada de decisões para o licenciamento ambiental das obras de repavimentação da BR- 319.

No Congresso Nacional, a ação mais "ousada" visando aprovar a realização das obras sem a necessidade de elas passarem pelo processo de licenciamento ambiental foia tentativa feita pelo senador Eduardo Braga (MDB/AM). Me refiro a emenda que apresentou ao PL 2159/2021, acolhida pelo relator, que propunha dar ao inciso VIII do caput do art. 8º, artigo onde são indicadas as atividades ou empreendimentos que não estão sujeitos a licenciamento ambiental, a seguinte redação: "serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas e dragagens de manutenção". Cita textualmente a Rodovia BR-319 como um caso exemplar. Óbvio que sem fundamento, pois as obras do empreendimento, como sabemos, foram realizadas entre 1967 e 1976, quando não existiam os cuidados e regras que hoje se tem em relação aos efeitos ambientais diretos e indiretos de "obra de infraestrutura". No nosso entender, esta "iniciativa" é movida fundamentalmente por motivações políti-

cas, por marcar presença e ganhar holofotes visado as eleições de 2026[75].

Façamos uma parênteses para apresentar uma rápida reconstituição dos fatos relativos a institucionalização da Política Ambiental hoje vigente no país: o primeiro órgão ambiental federal foi a Secretaria Especial de Meio Ambiente (Sema) criada em 1973, no âmbito do Ministério do Interior. Foi criada, em boa medida, em resposta às críticas recebidas pelo país na Primeira Conferência Mundial sobre o Homem e o Meio Ambiente, conhecida como Conferência de Estocolmo, em 1972. Na época, o mecanismo de Avaliação de Impactos Ambientais (AIA) estava ainda engatinhando em nível mundial. A AIA só foi formalmente introduzida no Brasil em agosto de 1981, com a instituição da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938), juntamente com o procedimento de licenciamento para a instalação de obras ou atividades potencialmente danosas ao ambiente e aos processos ecológicos. O que só foi normatizado em 1997. E no caso do marco regulatório da AIA, isso só ocorreu com a publicação da Resolução CONAMA nº01, de 23 de janeiro de 1986.

Além do senador Eduardo Braga, o senador Plínio Valério (PSDB/AM) apresentou emenda ao PL, onde propunha a definição de critérios de habilitação de responsáveis técnicos pelos empreendimentos e atividades de que trata o art. 4º. Ou seja, nada de específico para a Rodovia BR-319.

Em 8 de agosto de 2025, em edição extra do *Diário Oficial da União*, a Lei Geral do Licenciamento Ambiental (Lei nº 15.190, 2025) foi publicada com 63 dispositivos vetados pelo Executivo,

75 Nas eleições de 2026, estão previstas duas vagas para o estado do Amazonas no Senado Federal. Segundo pesquisa Ipen/G6, publicada em 29 de julho de 2025, além do senador Eduardo Braga (MDB), que ficou posicionado em primeiro lugar, há cinco outros supostos candidatos disputando estas vagas. São eles: o deputado federal Alberto Neto (PL), o governador Wilson Lima (União Brasil), o ex-deputado Marcos Rotta (Avante), o também ex-deputado e Marcelo Ramos (PT), e o senador Plínio Valério (PSDB). Para o cargo de governador do estado, a pesquisa indicou como mais cotado o senador Omar Aziz (PSD).

entre eles a emenda proposta pelo senador Eduardo Braga. Além disso, o presidente Lula assinou a Medida Provisória nº 1.308/2025, que trata exclusivamente da regularização do chamado Licenciamento Ambiental Especial (LAE), e um Projeto de Lei onde recoloca em discussão parte dos dispositivos vetados.

Em relação aos povos indígenas e seus territórios, a Lei nº 15.190 estabelece o seguinte:

- Art. 3º - Para os efeitos desta Lei, entende-se por: III – *autoridade envolvida*: órgão ou entidade que, nos casos previstos na legislação, pode manifestar-se
- no licenciamento ambiental acerca dos impactos da atividade ou do empreendimento sobre as terras indígenas ou quilombolas, sobre o patrimônio cultural acautelado ou sobre as unidades de conservação da natureza.
- Art. 43. Observadas as premissas estabelecidas no art. 42 desta Lei, a autoridade licenciadora encaminhará o TR para manifestação da respectiva autoridade envolvida nas seguintes situações: b) área que tenha sido objeto de portaria de interdição em razão da localização de indígenas isolados.
- Art. 44. Observadas as premissas estabelecidas no art. 42 desta Lei, a manifestação das autoridades envolvidas sobre o EIA/Rima e sobre os demais estudos, planos, programas e projetos ambientais relacionados à licença ambiental ocorrerá nas seguintes situações: b) área que tenha sido objeto de portaria de interdição em razão da localização de indígenas isolados.
- Art. 46. As autoridades envolvidas e a autoridade licenciadora competente, nos termos da Lei Complementar

> nº 140, de 8 de dezembro de 2011[76], poderão, mediante instrumentos de cooperação institucional, dispor sobre procedimentos específicos para licenciamentos cujos empreendedores sejam indígenas ou quilombolas, quando as atividades forem realizadas dentro das respectivas terras indígenas ou quilombolas, observadas, em qualquer caso, as normas gerais para o licenciamento ambiental estabelecidas nesta Lei.

Em suma, a Lei Geral de Licenciamento Ambiental segue o padrão convencional de mirar a atividade ou empreendimento de forma isolada, o que significam um grave problema. Imagino que o MPI e a FUNAI estejam trabalhando para melhor esclarecer o que aí está estabelecido. Lembrando que os vetos do Executivo ainda serão discutidos e serão objeto de decisão do Congresso Nacional.

Quanto à Medida Provisória nº 1.308, de 8 de agosto de 2025, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de atividades e empreendimentos considerados "estratégicos": diz que eles seriam objeto do chamado Licenciamento Ambiental Especial (LAE). Por "atividades e empreendimentos estratégicos" ao desenvolvimento nacional, entenda-se aqueles que assim são definidos em decreto mediante proposta bianual do *Conselho de*

76 A lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981. Naquilo que nos interessa, a Lei Complementar diz no seu artigo 7º que promover o "licenciamento ambiental" de empreendimentos e atividades localizados ou desenvolvidos em terras indígenas é uma ação administrativa da União.

Governo[77]. É também responsabilidade deste Conselho "dimensionar uma equipe técnica dedicada exclusivamente à análise desses processos".

De fato, não ficam claro os critérios adotados nesta classificação. A exposição de motivos não vai mais além do mencionar serem tais atividades e empreendimentos "vitais para o desenvolvimento econômico do Brasil". Ainda que "utilizador de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente causador de significativa degradação do meio ambiente, nos termos do regulamento" (Art. 2º). Sobre tais atividades e empreendimentos incidirá o chamado "licenciamento ambiental especial", que deverá observar os seguintes procedimentos (Art. 4º):

- definição do conteúdo e elaboração do termo de referência – TR pela autoridade licenciadora, ouvidas as autoridades envolvidas, quando for o caso.
- requerimento da LAE, acompanhado dos documentos, dos projetos, do cronograma e dos estudos ambientais exigidos, de responsabilidade do empreendedor, bem como de anuências, de licenças, de autorizações, de certidões, de outorgas e de outros documentos necessários ao licenciamento ambiental especial.
- apresentação à autoridade licenciadora das manifestações das autoridades envolvidas, quando for o caso.
- análise, pela autoridade licenciadora, dos documentos, dos projetos, do cronograma e dos estudos ambientais apresentados, realização de audiência pública e, se ne-

77 Segundo a Lei nº 14.600, de 19 de julho de 2023, no seu art. 9º, compete ao Conselho de Governo assessorar o Presidente da República na formulação de diretrizes de ação governamental, com os seguintes níveis de atuação: I - Conselho de Governo, presidido pelo Presidente da República ou, por sua determinação, pelo Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, que será integrado pelos Ministros de Estado e pelo titular do Gabinete Pessoal do Presidente da República; e II - Câmaras do Conselho de Governo, a serem criadas em ato do Poder Executivo federal, com a finalidade de formular políticas públicas setoriais cujas competências ultrapassem o escopo de um Ministério.

cessário, solicitação de informações adicionais e complementares, uma única vez.
- emissão de parecer técnico conclusivo; e
- concessão ou indeferimento da LAE.

Relembro, pois já referido anteriormente, que tramita no Senado Federal o Projeto de Lei (PL) n. 4.994/2023, de autoria do Deputado Arthur Lira (Progressistas/AL), que propõe o reconhecimento da rodovia BR-319 como "infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica", e a utilização de recursos financeiros do *Fundo Amazônia* ora administrado pelo BNDES.

14. Debate político recente e recomendações de ação

Como poderá ser visto no Anexo 3, o debate público mais recente sobre a pavimentação da BR-319, conforme evidenciado pela cobertura da mídia digital e pelas posições assumidas no Congresso Nacional e no Executivo, tem se concentrado predominantemente no empreendimento em si, com pouca atenção aos seus efeitos estruturais, cumulativos e sinérgicos. Tanto entre os atores que defendem incondicionalmente a obra quanto entre aqueles que afirmam não se opor à sua realização, mas condicionam sua execução a medidas mitigadoras, prevalece um olhar restrito à dimensão logística e ambiental imediata da rodovia.

Entre os defensores da pavimentação, destacase o argumento de que a BR-319 seria essencial para retirar o estado do Amazonas — e particularmente a cidade de Manaus — de uma suposta condição de "isolamento" em relação ao restante do país. Já entre os posicionamentos críticos, ainda que mais atentos às dimensões ambientais, predomina a defesa de um licenciamento ambiental "adequado", sem que se questione de forma mais profunda o modelo de ocupação territorial, de expansão da fronteira agropecuária e de reconfiguração socioeconômica que a rodovia historicamente induz e potencializa.

Esse enquadramento limitado do debate se torna ainda mais problemático quando consideramos o contexto políticoeleitoral que se projeta para 2026. As decisões e posicionamentos sobre a BR-319 estão — e tendem a permanecer — fortemente atravessados pelo jogo de alianças, apoios e disputas entre elites políticas regionais e nacionais, tanto no Executivo quanto no

Legislativo. Nesse cenário, o risco de retrocessos no campo dos direitos territoriais e ambientais dos povos indígenas e das comunidades tradicionais permanece elevado.

À luz do diagnóstico apresentado ao longo deste informe, torna-se evidente a necessidade de uma articulação mais estreita, orgânica e multiescalar entre o Ministério dos Povos Indígenas (MPI), a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), o Ministério Público Federal (MPF), a Defensoria Pública da União (DPU) e a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib). Tal articulação é fundamental para a construção de uma estratégia conjunta de proteção e promoção dos direitos dos povos indígenas, considerando todos os Territórios Indígenas — independentemente do estágio de reconhecimento fundiário — afetados direta ou indiretamente pela BR-319 e pela dinâmica de ocupação que a acompanha.

Vimos que, embora tenha se passado cinco décadas, permanece vivo o projeto de viabilização da BR-319 assentado no binômio estrada e colonização (E+C), agora reforçado pelo avanço do agronegócio e pela perspectiva de transformar a Amazônia Centromeridional em um grande polo de produção extensiva de grãos e gado. Uma produção voltada majoritariamente à exportação por rotas rodoviárias, fluviais, marítimas e, potencialmente, ferroviárias. Diante desse cenário, elencamse, a seguir, recomendações de ação dirigidas ao MPI e à Funai.

Recomendações de ação

1. Recomenda-se que o MPI e a Funai desenvolvam estudos detalhados sobre a situação da ocupação, invasões e conflitos em curso e potenciais na região, particularmente relacionados com os Territórios

Indígenas. O Estudo do Componente Indígena (ECI) do trecho km 250 ao km 655 da BR-319, com todas as críticas que a ele possa ser feito, pelas circunstâncias em que foi incrementado, e pelos resultados até aqui obtidos, não deixa de ser um recurso para buscar pistas da caracterização destas TIs e das ameaças e pressões aos territórios e suas populações[78]. Além disso, os acontecimentos que tiveram curso nos anos de 2013, 2017[79] e 2020[80] jogam luz em estruturas sociais mais profundas, que como disse, necessitam ser consideradas nos diagnósticos e no desenho da estratégia e táticas de ação.

2. Recomenda-se que o MPI mantenha interlocução com o MPF, colaborando com o seu trabalho de fiscalização dos conflitos e da observância, por parte dos órgãos competentes, do devido procedimento de Consulta e Consentimento Prévio, Livre e Informado (CCPLI) dos povos indígenas e comunidades tradicionais, como previsto no bloco de constitucionalidade. Um processo, aliás, que deve ser precedido pela elaboração dos denominados "protocolos de consulta" em cada Território Indígena, direta e indiretamente afetado pelas obras de recuperação e asfaltamento da BR-319 e vicinais, e não

78 Os documentos que fazem parte do ECI estão na altura da data de 21/07/2020 no link: https://sei.Ibama.gov.br/processo_acesso_externo_consulta.php?id_acesso_externo=381455&infra_ha sh=a8285b461f65aab0618bf47f81ec0ecb.

79 Em 27 de outubro de 2017, as instalações e os equipamentos do Ibama e do ICMBio no município de Humaitá/AM foram atacadas e destruídas e foi ateado fogo como represália pela ação dessas agências governamentais federais (apoiadas pelo MPF e forças policiais) autuando, apreendendo e destruindo máquinas e equipamentos, e fechando áreas de garimpo irregulares nas margens do rio Madeira. Essa ação foi precedida de outra contra madeireiras e a agroindústria no distrito de Matupi. Os relatos são de "uma massa de garimpeiros e familiares injuriados" depredando e ateando fogo.

80 Referente à ação das polícias civil e militar contra indígenas e ribeirinhos no rio Abacaxis, em meados de 2020.

somente Território e comunidades indígenas situadas ou afetadas pelas obras do Trecho do Meio.

3. Recomenda-se o aprimoramento da articulação e atuação colaborativa/conjunta entre o MPI e a Funai com o MPF, o Ibama, o ICMBio e a Polícia Federal, além da identificação e o combate às irregularidades e ilícitos no interior dos Território Indígenas e Unidades de Conservação (UCs). O primeiro passo nesse sentido poderia ser o MPI e o MPF estabelecer uma agenda de reuniões envolvendo essas outras agências públicas, e a Coiab.
4. Recomenda-se fortemente que o MPI e a Funai estabeleçam algum tipo de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), particularmente com o GT Povos e Comunidades Tradicionais (GT-PCT), para que a instituição produza dados e informações específicas sobre a região da BR-319 com base no *Censo Demográfico de 2022* e no próximo *Censo Agropecuário, Florestal e Aquícola*, programado para ter início em 2026.
5. Recomenda-se que o MPI e a Funai, juntamente com o MPF, monitorem de perto três situações envolvendo Territórios Indígenas, para entendimento do contexto e a identificação da melhor forma de lidar com os conflitos presentes, estreitando relações com organizações da sociedade civil, como Cimi e Coiab, além das organizações próprias aí constituídas, tendo em vista proteger e promover a segurança física, social e patrimonial da população. As situações são estas:
    i. as TI Mura que ficam em Manicoré – que são Ariramba, Jauary e Lago Capanã – são as mais próximas da BR-139 e as que, portanto, sofrem o impacto mais imediato. A situação dos ramais e a

insegurança expõem a população a uma situação de alto risco e as múltiplas vulnerabilidades;

ii. a situação de Humaitá, onde vivem os Kawahiva, a TI Tenharim-Marmelo, Diahui, Parintintins, a TI Nove de Janeiro e, até mesmo, a TI do Igarapé Preto. Os indígenas vivem ali em uma situação tensa, insegura e complexa, em decorrência dos ramais da BR-230, além de estarem pressionados pela pavimentação da BR-319, a extração irregular de madeira, o garimpo etc, já entrando pelo município de Manicoré;

iii. os Apurinã de Tapauá nas TIs Igarapé São João e Igarapé Tauamirim. Talvez em uma situação menos tensa, mas não menos insegura. Isso porque há ramais da BR-319 que facilitam a entrada de invasores e a retirada de recursos naturais.

6. Recomenda-se que as organizações sociais apoiadoras de "protocolos de consulta" em TIs e UCs invistam na formação dos pesquisadores e pesquisadoras indígenas. Essas formações contribuem para fortalecer a capacidade de organização e autodeterminação indígena, valores e objetivos que, no nosso entender, devem estar situados no campo dos objetivos superiores de qualquer matriz de planejamento e ação. No médio prazo, o processo de elaboração de "protocolos" é um meio de fortalecer social e politicamente as comunidades e prepará-las para o diálogo e às negociações com o Estado e com atores privados. É necessário, ainda, que o MPI, a Funai, o MPF e outras agências públicas apoiem essa importante ação, que, além dos resultados, dados levantados e redes formadas, pode ser aproveitada nas ações de proteção nos territórios.

7. Recomenda-se ao MPI e a Funai que, junto com o Ministério Público Federal (MPF/AM) e a Defensoria Pública do Amazonas (DPE-AM) e as organizações sociais diretamente interessadas, promovam um diagnóstico atualizado da situação das 11 UCs situadas na área afetadas pelas obras do Trecho do Meio, inclusive como elemento de pressão e persuasão ao proferimento da sentença relativa ao Processo nº 0017357-69.2016.4.01.3200 ☒ movido pelo MPF em face do ICMBio e da União Federal, estabelecendo como obrigação do ICMBio implementar as UCs localizadas no entorno da BR-319.
8. Recomenda-se que o MPI e a Funai, junto com o MPF e as organizações sociais e associações indígenas e comunitárias diretamente interessadas, elaborem um plano de ação destinado a fortalecer e coordenar as políticas e ações públicas voltadas aos produtos da sociobiodiversidade e aos povos e comunidades indígenas e tradicionais que os produzem.
9. Recomenda-se ao MPI, Funai e às organizações sociais que atuam na BR-319 seguirem atentos ao que está acontecendo no Congresso Nacional e ao risco de retrocessos políticos e administrativos com efeitos diretos sobre os povos e as comunidades indígenas e tradicionais presentes na área de abrangência da BR-319.
10. Recomenda-se ao MPI identificar dentre as entidades parceiras do movimento indígena aquelas que se disporiam a contribuir na produção de informações sobre a tramitação de proposições legislativas nessa casa legislativa, de maneira sistemática e periódica, repassando informações aos parceiros institucionais e da sociedade civil.

11. Recomenda-se a criação de um Sistema de Alerta e Monitoramento (SAM) sobre violências ocorridas e potenciais contra a população indígena e tradicional, nos territórios ou fora deles (individuais, coletivas e patrimoniais). Um sistema integrado por MPI, Funai, MPF, DPE/AM e movimentos e organizações sociais, e por onde circulem determinadas informações, por exemplo: (a) denúncias de violências ocorridas; (b) apurações e investigações levadas a cabo; (c) e ações desencadeadas envolvendo forças de segurança institucionais (militar, civil e federal) e comunitárias. Um sistema que fortaleça a capilaridade da Funai e da DPE/AM e sua capacidade de se fazer ouvir em outros espaços e níveis de ação pública. Estabelecer um acordo de cooperação institucional entre as partes parece ser um bom começo para isso. Esse sistema agregaria a importância da inclusão da Defensoria Pública da União (DPU), que, em 2018, estabeleceu um acordo de cooperação institucional com a DPE/AM, visando à coordenação de ações nos municípios de Humaitá e Itacoatiara.
12. Por fim, recomenda-se que, diante de um cenário anunciado de aumento dos conflitos sociais e criminalização de lideranças indígenas e de comunidades tradicionais na região da BR-319, o MPI e o MPF estabeleçam acordos de cooperação com o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), visando à aplicação da Resolução nº 287/2019, que define procedimentos de tratamento de pessoas indígenas acusadas, rés, condenadas ou privadas de liberdade, e que dá diretrizes para assegurar os direitos dessa população no âmbito criminal do Poder Judiciário. O CNJ, por sua vez, está estabelecendo um acordo de cooperação com a Associação Brasileira de Antropologia (ABA), envolvendo sua Comissão

de Assuntos Indígenas (CAI) e o Comitê de Laudos Antropológicos (CLA), na defesa de direitos da população indígena no contexto penal. Recomenda-se ainda que, nesse tipo de articulação e com esse objetivo, seja incluída a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib), a qual dispõe de um quadro de advogados de primeira linha.

Referências

Documentos consultados

BRASIL. **Decreto Lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970**. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1106.htm.

BRASIL. **Decreto nº. 11.632, de 11 de agosto de 2023**. Institui o Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, o Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento e o Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11632.htm

BRASIL. **Decreto n. 9.972, de 14 de agosto de 2019**. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos dos setores portuário, aeroportuário, rodoviário, ferroviário e hidroviário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9972.htm

BRASIL. **Instrução Normativa Conjunta MMA/IBAMA/ICMBIO n. 1, de 12 de abril de 2021**. Regulamenta o processo administrativo federal para apuração de in-

frações administrativas por condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Publicada no Diário Oficial da União, 14/4/2021. Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-conjunta-mma/Ibama/icmbio-n-1-de-12-de-abril-de-2021-314019923

BRASIL. **Instrução Normativa Conjunta MMA/IBAMA/ICMBIO n. 2, de 26 de abril de 2021**. Altera a Instrução Normativa Conjunta MMA/IBAMA/ICMBIO n. 1, de 12 de abril de 2021. Publicada no Diário Oficial da União, 28/4/2021. Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-conjunta-mma/Ibama/icmbio-n-2- de-26-de-abril-de-2021-316266597

BRASIL. **Instrução Normativa Conjunta n. 1, de 22 de fevereiro de 2021**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados durante o processo de licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades localizados ou desenvolvidos no interior de Terras Indígenas cujo empreendedor seja organizações indígenas. Disponível em:https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa--conjunta-n-1-de-22-de-fevereiro- de-2021-304921201

BRASIL. **Manual de jurisprudência dos direitos indígenas**. Brasília: MPF / 6ª Câmara de Coordenação e Revisão, Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais, 2019. Disponível em: http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr6/documentos-e-publicacoes/manual-de-atuacao/manual-de-jurisprudencia-dos-direitos-indigenas.pdf

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Elaboração do Plano de Manejo do Parque Nacional dos**

Campos Amazônicos. Etapa: Oficinas de Planejamento Participativo (Relatório). Manicoré/AM, maio de 2009.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319. Período: 17 de novembro de 2023 a 29 de fevereiro de 2024. Brasília: Ministério dos Transportes, março de 2024. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt- br/assuntos/sustentabilidade/grupos--de-trabalho-mt/0607RelatorioGT_BR319web2.pdf

BRASIL. **Parecer n. 078/2009**. **COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA**. Análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no trecho entre os kms 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do Amazonas. Processo n. 02001.006860/2005-95. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, Ibama, 2009. Disponível em: http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BR-319/Documentos%20Oficiais/IBAMA-Parecer-Tecnico-BR-319.pdf

BRASIL. **Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS n. 419, de 26 de outubro de 2011**. Regulamenta a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal envolvidos no licenciamento ambiental, de que trata o art. 14 da Lei n. 11.516, de 28 de agosto de 2007. Portaria assinada conjuntamente pelos Ministérios do Meio Ambiente, da Justiça, da Cultura e da Saúde; publicada no Diário Oficial da União, 28/10/2011. Disponível em: http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2021/01/Portaria-MMA- 419-2011.pdf

BRASIL. **Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS n. 60, de 24 de março de 2015**. Estabelece procedimen-

tos administrativos que disciplinam a atuação da Fundação Nacional do Índio (Funai), da Fundação Cultural Palmares (FCP), do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e do Ministério da Saúde nos processos de licenciamento ambiental de competência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Portaria assinada conjuntamente pelos Ministérios do Meio Ambiente, da Justiça, da Cultura e da Saúde. Publicado no Diário Oficial da União em 25.03.2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Interministerial_60_de_24_de_marco_de_2015.pdf.

BRASIL. **Resolução n. 52 de 8 de maio de 2019**. Opina pela qualificação de empreendimentos dos setores de transportes rodoviário, portuário, hidroviário e aeroportuário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI) e do Programa Nacional de Desestatização (PND). Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-52-de-8-de-maio-de-2019-117644155

Nota de Posicionamento do Observatório BR-319, do Observatório do Clima e do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental sobre o Relatório do Grupo de Trabalho da BR-319. Disponível em: https://coiab.org.br/wp-content/uploads/2024/06/Nota-de-Posicionamento-sobre-o-relatorio-do-GT-BR-319-do-Ministerio-dos-Transportes.pdf

Bibliografia referida e consultada

ARAÚJO, Jordeanes do N.; BARROSO, Suellen Andrade; TENHARIN, Angelisson. Notas de campo: garimpos, des-

matamentos e madeireiros ilegais em terras indígenas no sul do Amazonas. *In*: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de *et al*. (Orgs.). **Mineração e Garimpo em Terras tradicionalmente ocupadas**: conflitos sociais e mobilizações étnicas. Manaus: UEA Edições/PNCSA, 2019. p. 345-358.

AZEVEDO, Renildo Viana. Mineração de potássio em Autazes (AM): Ameaça os territórios do povo Mura. *In*: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de *et al*. (Orgs.). **Mineração e garimpo em terras tradicionalmente ocupadas**: conflitos sociais e mobilizações étnicas. Manaus: UEA Edições/PNCSA, 2019. p. 337-344.

BELEZA, Rakcelainy Mendonça. **O Cadastro Ambiental Rural e o desmatamento no sul do Amazonas.** Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) - Universidade Federal do Amazonas, 2024.

BRASIL. **Manual de licenciamento ambiental federal**. Brasília: Ministério da Infraestrutura; Ministério da Economia, 2020.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A ditadura dos empreiteiros**: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado brasileiro, 1964-1985. Tese de doutoramento. Niterói, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2012.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **Estranhas catedrais**: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Eduff, 2014a.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Empreiteiros e políticas públicas na Ditadura Civil- Militar, 1964-1988, **Revista História e Economia**, 13(2): 15-42, 2014b.

CARDOSO, Katarina M.; SILVA, Viviane V. da; ARAUJO FILHO, Daniel A. de. A expansão da fronteira e os territórios da reforma agrária no sul do Amazonas. **Revista Contexto Geográfico**, Maceió – AL, v. 9, n. 20: 142 – 153, setembro 2024.

CASTRO DE JESUS, A. B. et. al. Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas: rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319). **Boletim Paulista de Geografia**, v.1, n.108, p.132-148, 2023.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago. Notas de trabalho de campo na rodovia Transamazônica: entre fotos e mapas. **UÁQUIRI** – Revista do PPGGEO, v. 5, n.2, p. 171-190, ano 2023.

COIMBRA, Créso. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Centro de Documentação e Publicações, 1974.

CONTINI, Elísio. **A colonização na Transamazônica**: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: EBAP/FGV, 1976.

DAVIS, Shelton H. **Vítimas do milagre**: o desenvolvimento e os índios do Brasil. São Paulo: Zahar, 1978.

FEARNSIDE, Philip M. BR-319 e a destruição da floresta amazônica. **Amazônia Real**, em 19/10/2018.

FEARNSIDE, Philip M.; FERRANTE, Lucas; YANAI, Aurora M.; ISAAC JÚNIOR, Marcos Antonio. Região Trans-Purus, a última floresta intacta: 1 – Por que é importante? **Amazônia Real**, em 24/8/2020.

FEARNSIDE, Philip M.; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de A. BR-319: a rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. **Novos Cadernos NAEA**, vol. 12, n. 1, p. 19-50, 2009.

FERRANTE, Lucas (*et al.*). BR-319: o caminho para o colapso da Amazônia e a violação dos direitos indígenas. **Amazônia Real**, em 23/2/2021.

FERRANTE, Lucas; GOMES, Mércio Pereira; FEARNSIDE, Philip Martin. BR-319 ameaça povos indígenas 1: Resumo da série. **Amazônia Real**, em 2/4/2020.

FERRANTE, Lucas; Gomes, Mércio Pereira; Fearnside, Philip Martin. BR-319 ameaça povos indígenas 2: O pano de fundo. **Amazônia Real**, em 27/5/2020.

GOEBEL, Luan Gabriel Araújo; et al. The impact of Amazon deforestation is magnified by changing the configuration of forest cover. **Environmental Conservation**. Publicado online em 2025:1-10. DOI: https://doi.org/10.1017/S0376892925000086

IANNI, Octavio. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Petrópolis/RJ: Vozes, 1979.

INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **A soja no corredor logístico norte**. Brasília, DF: INESC, 2014.

INSTITUTO ESCOLHAS. **Brasil como líder mundial em produção de soja: até quando e a que custo?** Relatório Técnico. São Paulo, 2025.

JONES, Alberto da Silva. O diagnóstico militar da questão agrária: o Estatuto da Terra. **Revista de Economia e Ecologia Rural**, vol. 35, n. 4, p. 9-40, 1997.

LEITE, Alexandre Cesar Cunha; RODRIGUES, Bernardo Salgado. Novo boom das commodities e a crescente participação chinesa na estrutura de comércio exterior do Brasil. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 33, n. 3 (82):e282056, 2024. http://dx.doi.org/10.1590/1982-3533.2024v33n3.282056

LEITE, Matheus Mendonça. **Influência das BR-230 e 319 no uso e ocupação do solo, na região sul amazonense**. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) – Universidade Federal do Amazonas, 2024.

LEONEL, Mauro. Roads, indians, and the environment in the Amazon from the Central Brazil to the Pacific. **IWGIA Document n. 72**. Copenhagen, 1992.

MAIA, Luizete Maria da S. BR-319: **Impacto da estrada na qualidade ambiental nos cursos d'água.** Tese apresentada à Pós-Graduação em Engenharia Florestal Universidade Federal de Lavras. Lavras, MG, 2012.

MENDONÇA, Sonia Regina de. Estado e poder no Brasil: abordagens teórico- metodológicas. **Anais do XXII**

Simpósio Nacional de História da Associação Nacional de História (ANPUH), João Pessoa/PB, de 27/7 a 1°/8/2003.

OLIVEIRA NETO, Thiago. A geopolítica rodoviária da Amazônia: BR-319. **Relatório Final (PIB-H-0022/2013)**. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2014.

OLIVEIRA NETO, Thiago. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica, **Confins**, 501, 2019a.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Preâmbulos históricos da rodovia BR-319. **Boletim Conjuntura**, vol. 4, n. 12, dezembro, 2020.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Relaciones capitalistas en el asentamiento realidad en la BR- 319, kilómetro 570 (Amazonas). **Eutopía. Revista de Desarrollo Económico Territorial**, vol. 12, p. 123-138, 2017.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **Rodovia BR-163**: entre a geopolítica e a geoeconomia. Dissertação de Mestrado. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2019b

OLIVEIRA NETO, Thiago. Transportes e a Rodovia BR-319: mudanças, economia e oxigênio. **Boletim Conjuntura (BOCA)**, ano III, vol. 6, n. 16, Boa Vista, 2021.

OLIVEIRA NETO, Thiago; BATISTA NOGUEIRA, Ricardo José. 50 anos das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá: consolidação, fluxos e malha municipal. **Boletim Paulista de Geografia**, vol. 105, p. 147-171, jan.-jun. 2021.

OLIVEIRA NETO, Thiago; BATISTA NOGUEIRA, Ricardo José. A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364. **Revista de Geopolítica**, EDIÇÃO ESPECIAL, v. 8, nº 2, p. 48 - 62, jul./dez. 2017.

OLIVEIRA NETO, Thiago; BATISTA NOGUEIRA, Ricardo José. Geopolítica Rodoviária na Amazônia. **Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território**, 2014, Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014. p. 229-240.

OLIVEIRA NETO, Thiago; BATISTA NOGUEIRA, Ricardo José. Rodovia BR-319, Brasil: Geopolítica, Transportes e Frentes Pioneiras. **Revista Geográfica de América Central**. n. 72, v.1, p. 269-292, 2024.

PENNA, Carla; GARCIA, Claudia Amorim. Reflexões em torno do conceito de inconsciente social. **Revista Subjetividades**, Fortaleza, vol. 15, n. 1, p. 46-56, abril, 2015.

PEREIRA, Vicente P. M. B. Desempenho do setor rodoviário: período 1967-1973. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 1, p. 161-208, jan./mar. 1974.

RAMOS, Roberta Peixoto; HOJAIJ, Tamara Brezighello. BR-319: análise dos processos judiciais sobre a rodovia. **Relatório FGV CeDHE**, setembro 2021.

REGINATTO MORAES, Ana Carolina. **A ditadura empresarial-militar e as mineradoras (1964-1988)**. Tese de Doutoramento. Rio de Janeiro: PPG História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2019.

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Trabalho apresentado no VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, realizado em Munique, em outubro de 1973.

RODRIGUES, Marcelo da Silveira. 2013. **Civilização do automóvel**: a BR-319 e a opção rodoviarista brasileira. EDUA, Manaus, 250 p.

SANTOS, Rozana Correa. **Segurança Nacional e Desenvolvimento:** a política rodoviária na Amazônia (1964–1985). Dissertação de Mestrado (Programa de Pós- Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2023.

SANTOS JÚNIOR, Marcelo Augusto dos et al. **BR-319 como propulsora de desmatamento: Simulando o impacto da rodovia Manaus-Porto Velho**. Manaus: IDESAM, 2018.

SANSOLO, Davis Gruber. Unidade de conservação, rodovia e território: uma análise da relação entre BR 319 e a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó Açú, Amazonas, Brasil. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia/MG, vol. 32, p. 210-224, 2020.

SCABIN, Flavia S. *et al*. **O contexto socioeconômico no entorno da BR-319**. São Paulo: Centro de Direitos Humanos e Empresas (FGV CeDHE), 2020.

SCABIN, Flavia S. **Rodovias e impactos socioambientais**: o caso da BR-319. São Paulo: Centro de Direitos Humanos e Empresas (FGV CeDHE), 2021.

SILVA, Viviane V. da; COSTA SILVA, Ricardo G. da. Amazônia, Fronteira e Áreas Protegidas: dialética da expansão econômica e proteção da natureza. **Ambiente & Sociedade**, São Paulo. Vol. 25, 2022. DOI: http://dx.doi.org/10.1590/1809- 4422asoc20200224r1vu2022L3AO

STEPHANES, Reinhold. **Colonização da Amazônia**: PIN. Brasília: Ministério da Agricultura, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, 1972.

VERDUM, Ricardo. **As obras de infraestrutura do PAC e os povos indígenas na Amazônia Brasileira**. Nota Técnica, 9. Brasília: Instituto de Estudos Socioeconômicos, 2012.

Notícias digitais

"Liminar anula licença prévia para reconstrução da BR-319". **ClimaInfo**, 25 de julho de 2024. Disponível em: https://climainfo.org.br/2024/07/25/liminar-anula-licenca-previa-para- reconstrucao-da-br-319/.

"AGU recorre de liminar que suspendeu licença prévia para as obras da BR-319", **ClimaInfo**, 21 de agosto de 2024. Disponível em: https://climainfo.org.br/2024/08/21/agu- recorre-de-liminar-que-suspendeu-licenca-previa-para-as-obras-da-br-319/.

"Justiça Federal derruba liminar que suspendia licença prévia para asfaltamento da BR- 319", **ClimaInfo**, 9 de outubro de 2024. Disponível em: https://climainfo.org.br/2024/10/09/justica-federal-derruba-liminar-que-suspendia-licenca-previa- para-asfaltamento-da-br-319/.

"BR-319, a estrada da discórdia na Amazônia", por André Borges, em **((o)) eco**, em 14 de outubro de 2024. Disponível em: https://oeco.org.br/reportagens/br-319-a-estrada-da-discordia-na-amazonia/.

"BR-319: após queda de liminar, governo retoma estudos para destravar obras", ClimaInfo, 22 de outubro de 2024. Disponível em: https://climainfo.org.br/2024/10/22/br-319-apos-queda-de-liminar-governo-retoma-estudos-para-destravar-obra.

ANEXO 1

Quadro 1: Terras e Populações Indígenas na área da BR-319 e principais ameaças

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
1	Vista Alegre	Mura	Manaquiri	AM	Delimitada	117	Desmatamento total até o ano 2000: 1.051 hectares; até 2019: 1.572 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras- indigenas/4468
2	Fortaleza do Castanho	Mura	Manaquiri	AM	Regularizada	83	Desmatamento total até o ano 2000: 391 hectares; até 2016: 499 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras- indigenas/4127
3	Tabocal	Mura	Careiro	AM	Homologada	16	Desmatamento total até o ano 2000: 193 hectares; total até 2003: 195 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras- indigenas/4079

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
4	Lago do Marinheiro	Mura	Careiro	AM	Regularizada	75	Desmatamento total até o ano 2000: 601 hectares; total até 2004: 649 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras- indigenas/4364
5	Rio Jumas	Mura	Careiro	AM	Regularizado	211	Desmatamento total até o ano 2000: 121 hectares; total até 2017: 243 hectares. Em 2015, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgou o pré-edital da 13ª Rodada de Licitações de blocos para exploração e produção de petróleo e gás natural, a TI Rio Jumas era uma das afetadas. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4123

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
6	Gavião	Mura	Careiro da Várzea	AM	Regularizada	115	As TI Gavião e Ponciano, localizadas em Careiro da Várzea e em Autazes, são constantemente invadidas por não indígenas para exploração ilegal de madeira. Lideranças já registraram denúncia e há um inquérito aberto pelo MPF para investigar os crimes. Foram também acionados para providências a Funai, o Ibama e a Polícia Federal. Desmatamento total até o ano 2000: 165 hectares; total até 2020: 282 hectares. Em 2015, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgou o pré-edital da 13ª Rodada de Licitações de blocos para exploração e produção de petróleo e gás natural, a TI Rio Jumas era uma das afetadas. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3670

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
7	Cunhã-Sapucaia	Mura	Borba, Autazes	AM	Regularizada	587	Desmatamento total até o ano 2000: 731 hectares; total até 2020: 1.138 hectares. A TI está localizada no entorno da Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS) Matupiri. Assim como a RDS, a TI é alvo da ação de embarcações de pescadores comerciais de outras localidades. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3653
8	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	73	Desmatamento total até o ano 2000: 86 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4109

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
9	Lago Capanã	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	197	Invasão; abertura de trilhas dentro da TI; pavimentação da BR-319. Grilagem, extração de madeira e pesca. Ramais ilegais sendo construídos no interior da Terra Indígena a partir da BR-319.79 Na TI Lago Capanã, há mais de uma década são abertas trilhas, conhecidas como "picadões", que vêm da BR-319 e seguem na direção do Lago Capanã. Desmatamento total até 2012: 7 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4089 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
10	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	73	Desmatamento total até 2000: 86 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4109

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
11	Ariramba	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	-	
12	Nove de Janeiro	Diahui	Humaitá	AM	Regularizada	206	Desmatamento total até o ano 2019: 903 hectares. Conta com Plano de Gestão Territorial e Ambiental (PGTA) apoiado pelo Fundo Amazônia. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/en/terras-indigenas/3779 http://www.amazonfund.gov.br/pt/projeto/Gestao-territorial-indigena-no-Sul-do-Amazonas/
13	Jacareúba/ Katawixi	-	Canutama, Lábrea	AM	Sob estudo	-	Área com indígenas isolados. Desmatamento total até o ano 2000: 104 hectares; total até 2020: 5.798 hectares. Sobreposição com o Parque Nacional Mapinguari (96,11%) e a Reserva Extrativista Ituxi (3,11%). Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4712

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
14	Juma	Juma	Canutama	AM	Regularizada	15	A falta de fiscalização dos territórios pelos órgãos competentes tem facilitado a entrada desses invasores. Os indígenas relataram a abertura de uma picada na mata, que já alcançou o cemitério do povo. A Funai foi notificada sobre tal invasão e informou que iria deslocar um servidor e soldados do exército para fiscalizar a área. Até o momento, tal ação não aconteceu. As lideranças também denunciaram ao MPF outra invasão na TI Juma, ocorrendo no acesso pela BR-219. Desmatamento total até 2020: 53 hectares. Área invadida por madeireiros e caçadores. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3949 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
15	Caititu	Apurinã, Jamamadi, Paumari	Lábrea	AM	Regularizada	1.022	Em 2016, houve uma tentativa de ocupação de parte do território indígena e da APA por não indígenas com apoio de comerciantes e do poder público local. Desmatamento total até o ano 2000: 861 hectares; total até 2020: 1695 hectares. Conta com Diagnóstico e com Plano de Gestão da TI. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3633 http://novacartografiasocial.com.br/ocupacao-de-terra-em-labrea/
16	Paumari do Lago Marahã	Apurinã, Paumari	Lábrea	AM	Regularizada	1.076	Desmatamento total até o ano 2000: 700 hectares, total até 2020: 1.238 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3962

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
17	Paumari do Rio Ituxi	Paumari	Lábrea	AM	Regularizada	235	Ação de pescadores e madeireiros no interior da TI. Desmatamento total até o ano 2000: 72 hectares; total até 2018: 100 hectares. Há isolados no rio Ituxi com território sem providências. Integra o "Levantamento Etnoecológico das Terras Indígenas do Complexo Médio Purus II: Paumari do Lago Marahã, Paumari do Rio Ituxi e Jarawara/Jamamadi/Kanamati" (2008). Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3969
18	Diahui	Diahui	Humaitá	AM	Regularizada	115	Ação de madeireiros. Desmatamento total até 2020: 1.885 hectares. Sobreposição com a Flona Humaitá (64,06%). Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3814

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
19	Tenharim Marmelos	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizada	535	Invasão; exploração ilegal de madeira; loteamento; desmatamento. Também há interesses minerários. Segundo Cimi regional Norte 1: "A abertura de ramais ligando o distrito de Santo Antônio do Matupi à rodovia BR-230, já denunciada pelas lideranças, continua favorecendo a entrada de invasores na TI Baixo Marmelos/Tenharim Marmelos para a prática de desmatamento, retirada e comércio ilegal de madeira nativa. Além disso, em 2020, mesmo diante de uma situação gravíssima de pandemia de Covid-19, os indígenas identificaram que invasores estão fazendo loteamento às margens do Rio Juqui, abrindo clareiras e colocando marcos. A preocupação das famílias indígenas é grande, pois a circulação de não indígenas no território gera situações de violências de todo tipo, destruição do meio ambiente e doenças.

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
							. Desmatamento total até o ano 2000: 1.309 hectares; total até 2020: 2.305 hectares. Sobreposição com a Floresta Estadual de Rendimento Sustentado Rio Machado (0,02%). Registro de indígenas isolados. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3869 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas--2020-cimi.pdf
20	Pirahã	Mura-Pirahã	Humaitá	AM	Regularizada	592	Registro de isolados. Desmatamento total até o ano 2000: 248 hectares; total até 2020: 1.346 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3823

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
21	Tenharim/ Mar melos	Te-nha-rim	Humaitá, Mani-coré	AM	Regularizada	393	Pressões e ameaças de madeireiros e fazendeiros. Invasão; exploração ilegal de madeira; loteamento; desmatamento. Existem dois processos minerários denunciada pelas lideranças, continua favorecendo a entrada de invasores na TI Baixo Marmelos/Tenharim Marmelos para a prática de desmatamento, retirada e comércio ilegal de madeira nativa. Desmatamento total até o ano 2000: 1.309 hectares; total até 2020: 2.305 hectares. Floresta Estadual de Rendimento Sustentado Rio Machado (0,02%). Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3869 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
22	Sepoti	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizada	110	Invasão; construção de estrada dentro da TI; madeireiros. Lideranças Tenharim e a equipe do Cimi fizeram um levantamento, in loco, de informações sobre invasões na TI Sepoti. Durante a expedição, próximo ao igarapé Cowatazinho, avistaram as invasões dentro da TI. Avistaram também uma estrada feita por madeireiros, possivelmente vindo do quilômetro 180 da BR 230 Transamazônica, cortando o meio da TI, chegando na beira do Rio Sepoti. O grupo percebeu a presença de invasores, possivelmente madeireiros, no mesmo local onde estavam. As invasões na TI Sepoti estão acontecendo desde o ano de 2010, quando os indígenas se depararam com uma grande derrubada nos fundos do território, que destruiu um de seus castanhais. As denúncias já foram encaminhadas à Funai, mas, até o momento, nada foi feito.

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
							As lideranças solicitaram que a Polícia Federal faça a investigação do que está ocorrendo dentro da terra indígena, alertando que não apenas os Tenharim estão em risco, mas também os Mura do Rio Manicoré e Torá, vizinhos da área invadida. Desmatamento total até o ano 2000: 23 hectares; total até 2020: 361 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4062 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
23	Ipixuna	Diahui	Humaitá	AM	Regularizada	64	Desmatamento total até o ano 2000: 0 hectares; total até 2018: 160 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3694
24	Torá	Torá, Apurinã	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizada	326	Ação de pescadores. Desmatamento total até o ano 2000: 50 hectares; total até 2018: 100 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3879

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
25	Sepoti	Tenharim	Humaitá, Manicoré	AM	Regularizada	-	
26	Rio Manicoré	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	221	As invasões na TI Rio Manicoré continuaram a ocorrer em 2020, a despeito da grave situação vivenciada pelos povos indígenas, devido à pandemia de Covid-19. Os invasores se utilizam de um ramal vindo do distrito de Santo Antônio do Matupi, município de Manicoré, onde existem diversas serrarias. Grileiros e fazendeiros continuam agindo na região. A falta de fiscalização pelos órgãos competentes tem favorecido a continuidade dos invasores e sua prática de ilícitos no território indígena. Desmatamento total até o ano 2000: 77 hectares; total até 2020: 142 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4092 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
27	Lago Jauari	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	187	Invasão; pavimentação da BR-319. Desmatamento total até o ano 2000: 797 hectares; total até 2015: 1002 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4098 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
28	Lago Capanã	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	197	Invasão; abertura de trilhas dentro da TI; pavimentação da BR-319. Na TI Lago Capanã, há mais de uma década são abertas trilhas, conhecidas como "picadões", que vêm da BR-319 e seguem na direção do Lago Capanã. As famílias indígenas tornam-se mais vulneráveis a violências e ameaças de todo tipo e sofrem a destruição das riquezas naturais que seriam para seu próprio usufruto. Madeireiros, pescadores e caçadores adentram a TI. No início de 2020 um ramal foi aberto adentrando a Reserva Extrativista Lago do Capanã Grande em direção à Terra Indígena Lago Capanã.

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
							Uma ponte foi construída com duas castanheiras cortadas longitudinalmente no meio para o acesso de tratores dentro da terra indígena. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4089 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
29	Apurinã do Igarapé Tauamirim	Apurinã	Tapaun	AM	Regularizada	295	A TI Apurinã do Igarapé Tauamirim permanece invadida por posseiros. A abertura de um ramal com acesso à rodovia AM-366 e a reconstrução da BR-319 têm facilitado o assédio de invasores. Em agosto de 2020, em carta assinada pelo cacique e presidente da Federação das Organizações e Comunidades Indígenas do Médio Purus, Valdimiro Apurinã Faria, foi denunciado que "apenas a manutenção da rodovia já tem causado grande desmatamento, grilagem de terras e ramais ilegais, que têm invadido as terras indígenas". Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3589 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
30	Apurinã do Igarapé São João	Apurinã	Tapaun	AM	Regularizada	142	Invasão de grileiros, madeireiros, caçadores, pescadores e extrativistas não madeireiros. A abertura de um ramal com acesso à rodovia AM- 366 e a pavimentação da BR-319 têm corroborado com o assédio de invasores. Desmatamento total até 2018: 791 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3588 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
31	ItixiMitari	Apurinã	Tapaun, Anori, Beruri	AM	Regularizada	311	Presença de posseiros, madeireiros e pescadores. Desmatamento total até 2016: 2021 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4133
32	Lago Aiapuá	Mura	Anori, Beruri	AM	Regularizada	623	Ação de pescadores. Desmatamento total até 2016: 479 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3741
33	Lago do Beruri	Tikuna	Beruri	AM	Regularizada	26	Desmatamento total até 2020: 546 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3742

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
34	Ilha do Camaleão	Tikuna	Anamã	AM	Regularizada	565	Desmatamento total até 2015: 48 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3943
35	Setemã	Mura	Novo Aripuanã, Borba	AM	Homologado	198	Ação de garimpeiros, pescadores, arrendamentos, posseiros e fazendeiros. Em 17/12/2024 a Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (COIAB) encaminhou a Carta Nº 473/SEC/COIAB/2024 ao MPI, Funai, MDHC e a 6ª Câmara de Coordenação e Revisão da Procuradoria da República, onde informa sobre garimpo ilegal na Terra Indígena Setemã e solicita proteção aos agentes ambientais. Diz que em 2020, pela primeira vez a TI Setemã registrou desmatamento; e que em 2024 a situação invasão do garimpo se tornou o ponto mais crítico para os moradores da TI. E que segundo foi relatado por membros das comunidades locais, "no dia 4 do mês de novembro de 2024 aconteceu uma invasão de garimpo ilegal na aldeia Vista Alegre.

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
							Foram vistas 50 balsas de garimpeiros"80. Desmatamento total até 2008: 400 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4469
36	Arary	Mura	Novo Aripuanã, Borba	AM	Regularizada	200	Pressão de pescadores e posseiros. Desmatamento total até 2015: 444 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4465
37	Coatá-Laranjal	Munduruku	Borba	AM	Regularizada	2.484	Ação de pescadores, garimpeiros e posseiros. Desmatamento total até 2020: 8.270 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3648
38	Lago do Limão	Mura	Borba	AM	Declarada	115	Desmatamento total até 2020: 193 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4467
39	Miguel/ Josefa	Mura	Autazes	AM	Regularizada	448	Desmatamento total até 2017: 860 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4116

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
40	Padre	Mura	Autazes	AM	Regularizada	22	Nas terras em volta da Aldeia Padre, os búfalos chegaram há dez anos. A água está imprópria para o consumo, assim como na vizinha Taquara, cercada por fazendas de criadores. Desmatamento total até 2019: 107 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3783
41	Trincheira	Mura	Autazes	AM	Regularizada	251	Búfalos invadem igarapés dos muras. Desmatamento total até 2019: 275 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3881
42	São Pedro	Mura	Autazes	AM	Regularizada	93	Área total identificada de desmatamento: em 2015: 123 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/es/terras-indigenas/3801
43	Itaitinga	Mura	Autazes	AM	Regularizada	25	Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3696
44	Paracuhuba	Mura	Autazes	AM	Regularizada	134	Desmatamento total até 2020: 348 hectares. Atividades de prospecção de potássio. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3790

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
45	Recreio/ São Felix	Mura	Autazes	AM	Regularizada	172	Desmatamento total até 2002: 225 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3837
46	Cuia	Mura	Autazes	AM	Regularizada	77	Desmatamento total até 2020: 614 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3652
47	Jauary	Mura	Autazes	AM	Delimitada	337	Ação de madeireiros e fazendeiros. Atividades de prospecção de potássio dentro da TI.81 Desmatamento total até 2020: 9.060 hectares. Mais informações em: https://www.terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4466
48	Paraná do Arauató	Mura	Itacoatiara	AM	Regularizada	103	Desmatamento total até 2019: 1.201 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4094
49	Rio Urubu	Mura	Itacoatiara	AM	Regularizada	378	Desmatamento total até 2020: 3.978 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4096

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
50	Murutinga/ Tracajá	Mura	Autazes	AM	Declarada	1.534	Ação de fazendeiros e extrativismo madeireiro e não-madeireiro. Desmatamento total até 2020: 2.519 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3771
52	Apipica	Mura	Careiro da Várzea, Autazes	AM	Regularizada		Desmatamento total até 2006: 620 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4139
53	Apipica	Mura	Careiro da Várzea	AM	Regularizada	488	Desmatamento total até 2006: 620 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4139

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
54	Ponciano	Mura	Careiro da Várzea	AM	Declarada	225	As TI Gavião e Ponciano, localizadas em Careiro da Várzea e em Autazes, são constantemente invadidas por não indígenas para exploração ilegal de madeira. Lideranças já registraram denúncia e há um inquérito aberto pelo MPF para investigar os crimes. Foram também acionados para providências a Funai, o Ibama e a Polícia Federal. Desmatamento total até 2019: 832 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4381 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
55	Patauá	Mura	Autazes	AM	Regularizada	47	As invasões na TI Patauá continuaram a ocorrer em 2020. A TI Patauá é limítrofe a uma fazenda, e os conflitos e ameaças aos indígenas são constantes, pois o fazendeiro impede o livre trânsito dos indígenas em seu próprio território. A morosidade da Funai em agilizar os processos demarcatórios das terras indígenas tem favorecido que conflitos, invasões e violências de todo tipo continuem a ser cometidas contra os indígenas. Em 2020, não só os indígenas foram ameaçados pelo fazendeiro, mas também membros da equipe do Cimi. Desmatamento total até 2019: 212 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4140 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
56	Fortaleza do Patauá	Apurinã	Manacapuru	AM	Regularizada	22	Desmatamento total até 2011: 86 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4029

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
57	Jatuarana	Apurinã	Manacapuru	AM	Regularizada	65	Desmatamento total até 2010: 182 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3709
58	Pinatuba	Mura	Manicoré	AM	Regularizada	608	Registro de indígenas isolados. Desmatamento total até 2020: 1.098 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4091 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
59	Natal/Felicidade	Mura	Autazes	AM	Regularizada	118	Existe 1 processo minerário na região: sais de potássio. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3773

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
60	Sissaíma	Mura	Careiro da Várzea	AM	Declarada	296	Policiais militares apontaram armas para os indígenas e derrubaram a barreira sanitária por eles construída na TI Sissaíma, Amazonas, do povo Mura. Segundo a denúncia dos indígenas, eles entraram na aldeia de forma truculenta, sem usar máscaras de proteção, em plena pandemia de Covid-19. Além de ameaças contra as pessoas, apreenderam objetos tradicionais confeccionados pelos Mura, tais como cacetes e flechas. Fazendeiros já haviam destruído placas de identificação do território e tentado derrubar a barreira. Os conflitos nessa área são intensos, envolvendo diversos locais invadidos para retirada de madeira e outros recursos naturais, dando lugar à formação de pastos. Os Mura tiveram de suspender a barreira sanitária, enfrentando perseguições, o risco de serem contaminados pelo coronavírus, o descaso e as invasões. Desmatamento total até 2020: 3.460 hectares.

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
							Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4977 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
61	Karitiana	Karitiana	Porto Velho	RO	Regularizada	333	Invasão possessória. Ação de extrativistas não madeireiros, madeireiros, garimpeiros, posseiros e grileiros. Existe 1 processo minerário na região. O estado de Rondônia registrou 84 imóveis particulares por meio do Cadastro Ambiental Rural (CAR) a grileiros invasores, que estão ocupando as TIsKaripuna e Karitiana. Com os CAR, além de buscar legitimar a ocupação indevida da terra, os invasores ainda estão destruindo-a; sentindo-se legitimados, estão derrubando a floresta e plantando capim no interior das terras indígenas. Lideranças encaminharam documento de denúncia e solicitação de providências ao MPF. Desmatamento total até 2020: 884 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3725 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
62	Karipuna	Karitiana	Porto Velho, Nova Mamoré	RO	Regularizada	55	Existem 2 processos minerários de ouro na região. Grilagem e venda de lotes dentro da TI. Em 2015, começa uma nova etapa da invasão, com o loteamento e grilagem de terra no interior do território demarcado. Há o registro de 84 lotes no Cadastro Ambiental Rural (CAR) que incidem sobre a TI Karipuna, segundo dados do governo do estado de Rondônia, por meio da Secretaria de Desenvolvimento e Meio Ambiente. São inúmeras as áreas derrubadas e as picadas feitas com georreferenciamento. Os lotes são marcados pelos grileiros, que transitam livremente no território. A falta de fiscalização eficaz deixa o território livre para a invasão. São, portanto, 84 lotes, com registro no CAR, e o estado de Rondônia libera o número do cadastro, mas não disponibiliza o nome do infrator. Lideranças fizeram documento com denúncias à Funai, Ibama, 6ª Câmara e MPF, exigindo providências.

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
							Desmatamento total até 2020: 4.691 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3723 https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2021/11/relatorio-violencia-povos-indigenas-2020-cimi.pdf
63	Reserva Indígena Cassupá	Cassupá	Porto Velho	RO	Regularizada	149	Desmatamento total até 2000: 5 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/5382
64	Lago do Barrigudo	Apurinã	Manaquiri	AM	Em estudo	25	Pressão de pescadores, caçadores e madeireiros. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4312
65	Igarapé do Paiol	Apurinã	Manaquiri	AM	Em estudo	34	Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/4313
66	Maratuba	-	Careiro	AM	Em estudo	45	Mais informações em:
67	Capivara	Mura	Autazes	AM	Em estudo	247	Existem 2 processos minerários de minério de alumínio na região. Desmatamento total até 2019: 273 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3640

Nº no mapa	Terra Indígena	Povo	Município	UF	Situação da TI	População	Observações
68	Guapenu	Mura	Autazes	AM	Em estudo	527	Pressão e ameaças de fazendeiros. Existem 3 processos minerários de sais de potássio na região. Desmatamento total até 2001: 876 hectares. Mais informações em: https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3674
TOTAL						18.712	

Fonte: FERRANTE, GOMES e FEARNSIDE (2000); Instituto Socioambiental e Cimi.

ANEXO 2

Quadro 2: Proposta de inclusão de Povos e Territórios não contemplados inicialmente no Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (CI-PBA)

Proposta da Diretora de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável da Funai - Ofício n. 2926/2024/DPDS/FUNAI (SEI/FUNAI – 7993943).

Terra Indígena	Distância (km)	Justificativa	Etnia	Município	Situação da TI	Componente Indígena	Protocolo de Consulta
Juma	65.49	Impactos sinérgicos com a BR-230	Juma	Canutama	Regularizada	Proteção Territorial	Protocolo de Consulta – Terra Indígena Juma (SEI nº 6892146) e Protocolo de Consulta – Povos Kagwahiva do Sul do Amazonas (SEI nº 6892176)
Pirahã	88.86	Impactos Sinérgicos coma BR-230 / Necessidade de plano de proteção territorial integrado para o complexo de terras Indígenas da região Marmelos	Pirahã	Humaitá	Regularizada	Proteção Territorial	

Terra Indígena	Distância (km)	Justificativa	Etnia	Município	Situação da TI	Componente Indígena	Protocolo de Consulta
Cunhã Sapucaia	40,88 (10 km Trecho C)	Proximidade com a BR-319	Mura	Borba e Autazes	Regularizada	Dados primários -TR Complementar Consolidado -com CI-PBA	
Lago Jauari	51.1	Relação próxima comas TIs Lago do Capanã e Ariramba. Proximidade com a BR-319	Mura	Manicoré	Regularizada	Dados primários -TR Complementar Consolidado -com CI-PBA	Protocolo de Consulta – Povo Mura e Munduruku - Manicoré (SEI nº 6892132)
Tenharim Marmelos (Glebas A e B)	124.72	Impactos Sinérgicos coma BR-230 /Necessidade de plano de proteção territorial integrado para o complexo de Terras Indígenas da região Marmelos	Tenharim	Humaitá	Regularizada	Proteção Territorial	Protocolo de Consulta – Terra Indígena Tenharim Marmelos (SEI nº 6892154) e Protocolo de Consulta – Povos Kagwahiva do Sul do Amazonas (SEI nº 6892176)

Terra Indígena	Distância (km)	Justificativa	Etnia	Município	Situação da TI	Componente Indígena	Protocolo de Consulta
Sepoti	98	Impactos Sinérgicos com a BR-230 / Necessidade de plano de proteção territorial integrado para o complexo de Terras Indígenas da região Marmelos	Tenharim	Humaitá	Regularizada	Proteção Territorial	Protocolo de Consulta – Terra Indígena Sepoti (SEI nº 6892152) e Protocolo de Consulta – Povos Kagwahiva do Sul do Amazonas (SEI nº 6892176)
Mamori - Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Apuriná, Paumari, Katukina e Deni	Tapauá	Em estudo	Dados primários – TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	
Lago do Barrigudo	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Apuriná	Beruri	Em estudo	Dados primários – TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	

Terra Indígena	Distância (km)	Justificativa	Etnia	Município	Situação da TI	Componente Indígena	Protocolo de Consulta
Aldeias Kamayuá e Macedônia Canaã	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Munduruku e Apuriñã	Manicoré	Reivindicada	Dados primários – TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	Protocolo de Consulta Comunitário da Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Amapá
Aldeias Tucumã e Cujubim	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Apuriñã, Mura	Humaitá	Reivindicada	Dados primários – TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	
Aldeia Itaparanã	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319.Impactos Sinérgicos com a BR-230	Mura	Canutama	Reivindicada	Dados primários – TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	

Terra Indígena	Distância (km)	Justificativa	Etnia	Município	Situação da TI	Componente Indígena	Protocolo de Consulta
Aldeias Bomque-Dói, São Carlos, Montes Claro, Traíra, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba	Limites nãoconhecidos	Proximidade com a BR-319	Mura	Manicoré	Em estudo	Detalhamento do CIPBA	Protocolo de Consulta – Povo Mura e Munduruku - Manicoré (SEI nº 6892132)

ANEXO 3

Quadro 3: A repercussão na mídia digital da discussão e decisões sobre a Lei Geral do Licenciamento Ambiental

Data	Título	Fonte	Link
22/08/2025	Novela continua: 7 ministérios se unem para definir plano de recuperação da BR-319	Real Time 1	https://realtime1.com.br/novela-continua-7-ministerios-se-unem-para-definir-plano-de-recuperacao-da-br-319/
21/08/2025	Governo Federal cria colegiados para debater recuperação da BR-319/AM	Portal GOV. BR	https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/08/governo-federal-cria-colegiados-para-debater-recuperacao-da-br-319-am
21/08/2025	Governo Federal publica Portaria que cria colegiados para debater recuperação da BR-319	18 Horas	https://18horas.com.br/amazonas/governo-federal-portaria-que-cria-colegiados-para-debater-recuperacao-da-br-319/
20/08/2025	Negacionismo parlamentar põe no lixo 44 anos da política ambiental brasileira e PL da Devastação abre brecha à criação de "vales da morte" de Norte a Sul. Entrevista especial com Suely Araújo	Instituto Humanitas Unisinos	https://www.ihu.unisinos.br/656066-negacionismo- parlamentar-poe-no-lixo-44-anos-da-politica-ambiental- brasileira-e-pl-da-devastacao-abre-brecha-para-a-criacao-de-vales-da-morte-de-norte-a-sul-entrevista-especial-com-suely-araujo
19/08/2025	Vetos ao PL da Devastação reduzem danos, mas mantêm brechas	Instituto Humanitas Unisinos	https://www.ihu.unisinos.br/656001-vetos-ao-pl-da-devastacao-reduzem-danos-mas-mantem-brechas

19/08/2025	Desmatamento na região Trans- Purus: simulando o impacto das rodovias associadas à BR-319	Amazonia Real	https://amazoniareal.com.br/desmatamento-na-regiao-trans-purus--simulando-o-impacto-das-rodovias-associadas-a-br-319/
18/08/2025	MPF recomenda ação emergencial contra garimpo ilegal no Rio Madeira	ClimaInfo	https://climainfo.org.br/2025/08/18/mpf-recomenda--destruicao-de-balsas-garimpeiras--no-rio-madeira/
18/08/2025	Senado: Braga se agarra à BR-319 para justificar nova candidatura	Portal Amazonas	https://amazonas1.com.br/senado--braga-se-agarra-a-br-319-para--justificar-nova-candidatura/
18/08/2025	PRF amplia presença no Amazonas com Delegacia em Humaitá	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/prf-amplia-presenca-no-amazonas--com-delegacia-em-humaita/
17/08/2025	Agricultura e Minas e Energia queriam sanção do PL da Devastação sem vetos	ClimaInfo	https://climainfo.org.br/2025/08/17/agricultura-e-minas-e-energia-queriam-sancao-do--pl-da-devastacao-sem-vetos/
15/08/2025	Vetos ao PL da Devastação reduzem danos, mas mantêm brechas	Amazonia Real	https://amazoniareal.com.br/vetos--ao-pl-da-devastacao-reduzem-danos-mas-mantem-brechas/
12/08/2025	Cidade vai convocar chefe do Dnit em meio a impasse sobre BR-319	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/cidade-vai-convocar-chefe-do--dnit-em-meio-a-impasse-sobre--br-319/
11/08/2025	'Golpe', diz Braga sobre veto de Lula à emenda que dispensava licença para asfaltar BR-319	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/golpe-diz-braga-sobre-veto-de-lula-a-emenda-que-dispensava-licenca-para-asfaltar-br-319/
08/08/2025	Lula veta dispositivo que dispensava licenciamento de rodovias como a BR-319	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/lula-veta-dispositivo-que-dispensava-licenciamento-de-rodovias-como-a-br-319/

08/08/2025	Lula veta dispositivo do licenciamento que abria brecha a pavimentação de rodovia sem licença	Estado de São Paulo	https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2025/08/08/lula-veta-dispositivo-do-licenciamento-que-abria-brecha-a-pavimentacao-de-rodovia-sem-licenca.htm
08/08/2025	Lula inviabiliza pavimentação da BR-319 com veto na nova lei de licenciamento ambiental	Real Time 1	https://realtime1.com.br/lula-inviabiliza-pavimentacao-da-br-319-com-veto-na-nova-lei-de-licenciamento-ambiental/
08/08/2025	Lula veta dispositivo que dispensava licenciamento de rodovias como a BR-319	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/lula-veta-dispositivo-que-dispensava-licenciamento-de-rodovias-como-a-br-319/
07/08/2025	A rodovia BR-319 e a banalidade do mal – 2: os três poderes como cavalos do apocalipse	Amazonia Real	https://amazoniareal.com.br/a-rodovia-br-319-e-a-banalidade-do-mal-2/
07/08/2025	Marina Silva: 'O governo está comprometido em não permitir que o licenciamento ambiental brasileiro seja desfigurado	Brasil de Fato	https://www.brasildefato.com.br/2025/08/05/marina-silva-o-governo-esta-comprometido-em-nao-permitir-que-o-licenciamento-ambiental-brasileiro-seja-desfigurado/
07/08/2025	BR 319 já gerou 5 mil km de ramais em quatro municípios do Amazonas	O Eco	https://oeco.org.br/salada-verde/br-319-ja-gerou-5-mil-km-de-ramaisem-quatro-municipios-do-amazonas/
05/08/2025	Falta de acordo mantém a BR-319 no abandono	Correio Braziliense	https://www.correiobraziliense.com.br/brasil/2025/08/7218278-falta-de-acordo-mantem-a-br-319-no-abandono.html
04/08/2025	Marina Silva critica nova lei ambiental e vê risco à imagem do Brasil às vésperas da COP30	Estado de São Paulo	https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2025/08/04/marina-silva-critica-nova-lei-ambiental-e-ve-risco-a-imagem-do-brasil-as-vesperas-da-cop30.htm?iap=true&uol_app=

03/08/2025	Fogo toma conta da BR-319 após queimada criminosa	AM POST	https://ampost.com.br/rondonia/fogo-toma-conta-da-br-319-apos-queimada-criminosa/
02/08/2025	Fiscalização do Ibama mira desmatamento e ramais ilegais na BR-319 em meio à expectativa por repavimentação	Blog do Pędłowski	https://blogdopedlowski.com/2025/08/02/fiscalizacao-do-ibama-mira-desmatamento-e-ramais-ilegais-na-br-319-em-meio-a-expectativa-por-repavimentacao/
30/07/2025	Sem ciência, sem asfalto: BR-319 será reavaliada com foco em viabilidade socioambiental	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/sem-ciencia-sem-asfalto-br-319-sera-reavaliada-com-foco-em-viabilidade-socioambiental/
30/07/2025	Rondônia registra incêndio de grandes proporções próximo à BR-319 e aciona a Força Nacional	Portal Norte	https://portalnorte.com.br/noticias/meio-ambiente/2025/07/30/rondonia-registra-incendio-de-grandes-proporcoes-proximo-a-br-319/
30/07/2025	Lula vai vetar trechos de PL que flexibiliza licenciamento ambiental, diz Marina Silva	BAND NEWS	https://www.bandnewsdifusora.com.br/lula-vai-vetar-trechos-de-pl-que-flexibiliza-licenciamento-ambiental-diz-marina-silva/
30/07/2025	Marina Silva fecha acordo para recuperação e pavimentação da BR- 319	AM POST	https://ampost.com.br/meio-ambiente/marina-silva-fecha-acordo-para-recuperacao-e-pavimentacao-da-br-319/
29/07/2029	Ministro é contra exigir licenciamento para estrada que já foi pavimentada	acrítica.com	https://www.acritica.com/politica/ministro-e-contra-exigir-licenciamento-para-estrada-que-ja-foi-pavimentada-1.379737
18/07/2025	Após silêncio sobre estudo da BR- 319, Braga celebra emenda que dispensa licença	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/apos-silencio-sobre-estudo-da-br-319-braga-celebra-emenda-que-dispensa-licenca/

16/07/2025	Plano BR-319: saiba como vai funcionar o modelo que promete destravar pavimentação da rodovia	Portal Norte	https://portalnorte.com.br/noticias/amazonas/2025/07/16/plano-br-319-saiba-como-vai-funcionar-o-modelo-que-promete-destravar-pavimentacao-da-rodovia/
16/07/2025	Bancada do AM no Congresso silencia sobre acordo pela pavimentação da BR-319	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/bancada-do-am-no-congresso-silencia-sobre-acordo-pela-pavimentacao-da-br-319/
16/07/2025	Governador do AM destaca avanço histórico com obra na BR-319	Cenarium	https://revistacenarium.com.br/governador-do-am-destaca-avanco-historico-com-obra-na-br-319/

Esta obra foi composta em Gill Sans Nova e impressa para a editora DEBULHAR em Agosto de 2026.