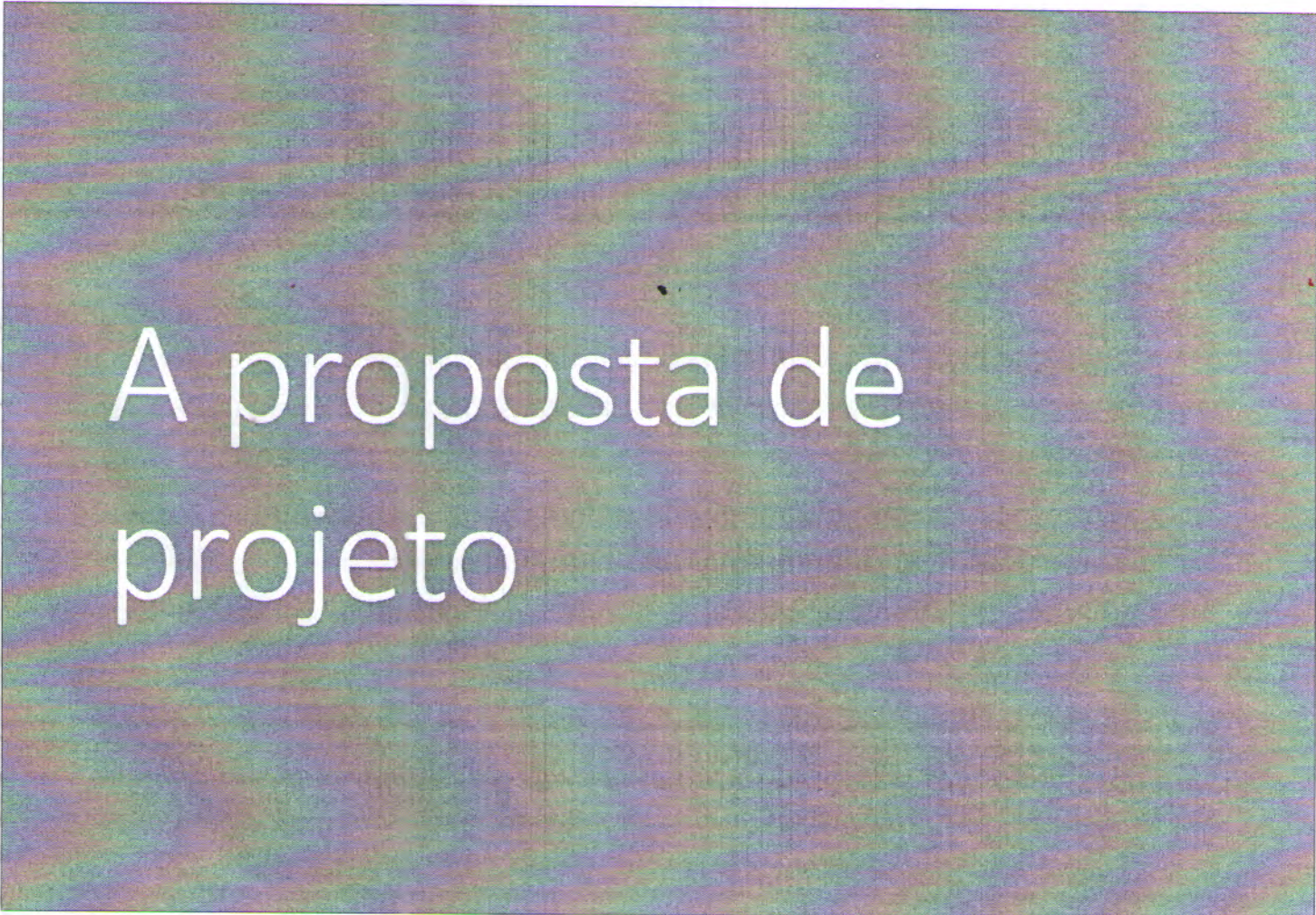


Promovendo transparência e governança territorial no contexto da instalação de rodovias na Amazônia brasileira – o caso da BR 319

Apresentação de proposta de matriz de riscos e impactos socioambientais para o processo de tomada de decisão da BR-319

22 de novembro de 2019



A proposta de
projeto

Contexto da BR-319

A rodovia BR-319, que liga Manaus/AM a Porto Velho/RO, foi construída e pavimentada na década de 1970, como parte do Programa de Integração Nacional, durante o governo militar. Na década de 1980, devido à falta de manutenção e às condições climáticas, o trecho do meio (km 250 ao km 655,7) tornou-se intransitável.

Nos anos 2000, o **debate sobre a pavimentação do trecho do meio da BR-319 foi retomado**. Em 2019, a reestruturação desse trecho foi qualificada pelo Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) como um dos projetos prioritários de infraestrutura do atual governo.

Atualmente, encontra-se em fase de elaboração o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e o Estudo de Componente Indígena (ECI), com objetivo de concluir o licenciamento ambiental da rodovia, iniciado em 2009.

Por que entendemos que é importante olhar para a causa indígena?

Diversos impactos de rodovias sobre povos indígenas e tradicionais tem sido relatados. Tais impactos violam os direitos das comunidades tradicionais e dos povos indígenas de manter e/ou restaurar suas condições de vida, meios de subsistência e cultura tradicionais.

Ainda, não há consenso sobre o número de Terras Indígenas (TIs) consideradas no ECI, cujo número foi reduzido de 20 para 6 TIs entre 2009 e 2017, sendo que o principal critério para essa redução é a Portaria Interministerial no. 60/2015, que determinou um raio de 40km como área de influência direta para grandes processos de infraestrutura.

Assim, a **Consulta Prévia, Livre e Informada (CLPI)**, estabelecida pela Convenção 169 da OIT e promulgada pelo Brasil em 2004, não está sendo conduzida de forma adequada. Não há espaço adequado de diálogo com os povos indígenas e tradicionais, os quais não tem tido chances de participar das decisões que afetam seu território no caso da BR-319.

O que é a consulta prévia, livre e informada?

A Convenção n. 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) é um tratado internacional de direitos humanos que fala sobre direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais.

A Convenção n. 169 foi aprovada em 1989, em Genebra e foi ratificada em 2002 no Brasil, entrando em vigor em 2003 no país.

A Convenção n. 169 representa uma conquista dos denominados “novos” direitos coletivos dos povos indígenas: direitos de participação, consulta e consentimento prévio, livre e informado, direito à livre determinação e o direito à livre determinação e direito ao auto reconhecimento (auto identificação).

O projeto

O FGV CeDHE (Centro de Direitos Humanos e Empresas, da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getulio Vargas) considera que o atual cenário é uma oportunidade para intervir no planejamento da obra do trecho do meio da BR-319, a fim de garantir uma abordagem preventiva e baseada em direitos humanos pelos atores envolvidos. Nesse sentido, o projeto da BR-319 elaborado pelo CeDHE tem três frentes de ação:

Frentes de ação do projeto

1. Desenvolvimento de parâmetros para a adoção de uma abordagem preventiva de riscos e impactos sócio ambientais nos processos de tomada de decisão de rodovias no Brasil:
Pesquisa sobre o processo de tomada de decisão da BR 319, ou seja, uma investigação para entender o passo a passo do que ocorreu com essa rodovia desde sua criação, quais foram os órgãos envolvidos e como se deu o orçamento dessa construção
2. Desenho de uma matriz de riscos e impactos socioambientais para o processo de tomada de decisão da BR-319, com foco em direitos de povos indígenas
3. Elaboração de um sistema de monitoramento e alerta de riscos e impactos socioambientais

Seriam nas frentes 2 e 3 que o projeto trabalharia diretamente com povos indígenas

Primeiro, o que é
uma matriz?

Frente 2

Construção da matriz

O que é uma matriz?

A matriz socioambiental de riscos e impactos visa fornecer uma lista de riscos e impactos socioambientais que precisam ser considerados nos estágios iniciais das estradas, bem como medidas que podem ser adotadas para prevenir e controlá-los.

Com isso, a matriz fornecerá orientações para o planejamento de projetos de infraestrutura e referências para avaliação e aprimoramento de projetos, por instituições financeiras, por exemplo.

Como construir uma matriz?

A matriz será construída através de referências gerais sobre os riscos e impactos socioambientais relacionados à construção, pavimentação e operação de estradas, a partir da análise de dados secundários (por ex. Análise de decisões feitas pelos Tribunais Regionais Federais sobre riscos e impactos em rodovias), entrevistas com atores envolvidos na proteção dos direitos de povos indígenas, e encontros com especialistas.

Frente 2

Como serão as oficinas?

Faremos uma avaliação aprofundada de riscos e impactos através de oficinas com os povos indígenas

A primeira oficina fará uma introdução ao tema de análise de riscos e impactos sociais e ambientais relacionados à BR-319, bem como direitos/políticas públicas associadas.

A segunda oficina consistirá na análise **participativa** aprofundada dos riscos e impactos identificados pelos indígenas na BR-319, discussão de desafios e oportunidades de participação nos processos de tomada de decisão, e capacitação para o consentimento livre, prévio e informado.

A terceira oficina consistirá numa devolutiva para as comunidades sobre os resultados do estudo. As oficinas serão uma ferramenta para capacitar as comunidades indígenas, especialmente em relação ao consentimento livre, prévio e informado, além de fortalecer a participação no processo de tomada de decisão sobre a BR-319.

Frente 2

E serão quantas oficinas?

As atividades previstas incluem três oficinas em cada território indígena - Jauari e Capana, totalizando 16 comunidades (aldeias) que, caso concordem com a proposta de projeto apresentada pelo FGV CeDHE, participariam da construção das matrizes.

Essa foi a sugestão tirada da reunião do dia 13/11, mas estamos abertos para ajustes!

Frente 2

Agenda de trabalho

Para a organização logística das atividades propostas, gostaríamos que indicassem quais os melhores meses para a equipe do FGV CeDHE realizar as oficinas. Apresentamos uma proposta, que poderá ser alterada de acordo com as discussões da reunião do dia 05/dez:

Território	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set
Jauari	1ª oficina			2ª oficina			3ª oficina		
Capana				1ª oficina			2ª oficina		3ª oficina

Sistema de monitoramento participativo e alerta de riscos e impactos

 **FGV DIREITO SP**
CENTRO DE DIREITOS
HUMANOS E EMPRESAS

Frente 3

Elaboração de um sistema de monitoramento e alerta de riscos e impactos socioambientais

A partir das oficinas realizadas junto aos povos indígenas, será feita a construção colaborativa e aplicação piloto de uma solução de monitoramento e alerta dos riscos e impactos socioambientais da BR-319. Esse modelo de monitoramento será construído em parceria com as comunidades.