

SÉRIE

ARCO DO  
DESENVOLVIMENTO  
DE INFRAESTRUTURA  
NA AMAZÔNIA

AMPLIAÇÃO DA BR-364 (ACRE)



Instituto  
**Fronteiras**

## Sumário

INTRODUÇÃO	1
ARCO DO DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA NA AMAZÔNIA - ADIA	2
HISTÓRICO DA BR-364	6
BR-364 DE RIO BRANCO À MÂNCIO LIMA	6
A NOVA PROPOSTA DE EXPANSÃO DA BR-364 - RUMO AO PERU	8
Sobre a construção dos dados	11
O contexto da BR-364 na mídia	11
O contexto local da BR-364	16
O PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA O INÍCIO DO LICENCIAMENTO	20
REPERCUSSÕES DA RODOVIA UCAYALI/ACRE NO PERÚ	26
POSSÍVEIS IMPACTOS	28
ALTERNATIVAS VERDES	30
CONCLUSÃO	31

## INTRODUÇÃO

A população indígena do Brasil é de aproximadamente 818.000 indivíduos (FUNAI), e cerca de 60% dos índios do Brasil vive na região designada como Amazônia Legal. A participação das comunidades indígenas, tradicionais e ribeirinhas no planejamento das ações de desenvolvimento no contexto político brasileiro atual é constantemente diminuída. Há um esforço contínuo de alguns órgãos do Estado brasileiro para enfraquecer a participação no momento das tomadas de decisão. O Brasil conta com cerca de 104.508.334 hectares de terras indígenas, isso representa 12,24% da extensão do território brasileiro. Grandes projetos de desenvolvimento e a expansão de atividades agrícolas e extrativas constituem, hoje, uma grande ameaça aos povos indígenas.

O aceleração desproporcional desses projetos, somado a não exigência de estudo de impacto ambiental, aliado a um contexto de avanço generalizado das queimadas na Amazônia e do desmatamento, tem por objetivo único satisfazer as necessidades empresariais dos grupos agrícolas baseados na exportação de monocultura, como o caso de crescimento da soja. Entre os vetores de desenvolvimento que influenciam projetos de infraestrutura na Amazônia estão o agronegócio de exportação, cuja lucratividade está diretamente relacionada ao grau de acessibilidade a mercados consumidores.

A ampliação e pavimentação de estradas tem sido um dos vetores de deslocamento da fronteira de produção de grãos, que hoje ruma do centro-oeste para regiões mais ao norte, atingindo municípios amazônicos. Plano que federalmente se conecta com as metas do projeto de integração nacional via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a estratégia de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e, recentemente, aos planos discutidos no âmbito do Conselho Nacional da Amazônia.

A trajetória do Arco do Desmatamento é traçada pelo Arco do Desenvolvimento de Infraestrutura na Amazônia, que segue o caminho da ampliação da fronteira agropecuária para áreas com menor custo oportunidade modificando seu padrão de uso e ocupação do solo, em meio a intensificação das taxas de desmatamento desta então nova fronteira. Este passo aumenta pressões sobre áreas protegidas, impacta o modo de vida de povos indígenas e comunidades tradicionais.

Esta trajetória de desenvolvimento vai na contramão de planos de prevenção ao desmatamento e queimadas na Amazônia (PPCDAM), metas internacionais brasileiras de redução de emissões (NDC brasileira do Acordo de Paris) e acordos internacionais de direitos humanos (OIT 169).

## ARCO DO DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA NA AMAZÔNIA - ADIA

A ação da BR-163 (rodovia Santarém-Cuiabá), que compõe a área de influência do Arco do Desmatamento, está sendo ampliada para o chamado Arco do Desenvolvimento de Infraestrutura na Amazônia (ADIA). Caminhos neste sentido é a parceria entre Embrapa Territorial e os estados de RO, AM e AC, que propõe a criação da Zona Especial para o Desenvolvimento Agropecuário, denominada Amacro, junção das siglas iniciais destes estados. A proposta segue a mesma linha da criação da região geoeconômica Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), e tem por objetivo facilitar investimentos e incentivos, público e privados, para o desenvolvimento agropecuário, com apoio técnico da Embrapa<sup>1</sup>.

Uma gama de estudos aponta para a correlação positiva entre investimento em infraestrutura e melhoria da logística de transporte com o aumento do desmatamento na Amazônia<sup>2,3,4</sup>, além da correlação positiva entre desmatamento e aumento da produção de grãos e outras commodities<sup>5,6</sup>. Disto decorre a correlação positiva entre desmatamento, infraestrutura e produção de commodities.

Os investimentos do ADIA pretende ampliar as alternativas de exportação de grãos, além de ampliar sua produção para o bioma Amazônico, especialmente nas regiões norte e noroeste do estado Mato Grosso, e nos estados de Rondônia, Amazonas e

---

<sup>1</sup> EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Reunião define proposta para a criação da AMACRO, 12, set. 2019. Disponível em: <https://www.embrapa.br/busca-de-noticias/-/noticia/47081203/reuniao-define-proposta-para-criacao-da-amacro> . Acesso em: 20 abr. 2020.

<sup>2</sup> REID, J., CABRAL, W.S. Infrastructure and Conservation Policy in Brazil Infraestructura y Políticas de Conservación en Brasil. Conservation Biology. 2005. (<https://doi.org/10.1111/j.1523-1739.2005.00699.x>)

<sup>3</sup> BUSH, J., Ferretti-Gallon, K. What Drives Deforestation and What Stops it? A Meta-Analysis. Review of Environmental Economics and Policy, Volume 11, Issue 1, Winter 2017, Pages 3–23, 2017. (<https://doi.org/10.1093/reep/rew013>)

<sup>4</sup> SCHIELEIN, J., BÖRNER, J. Recent transformations of land-use and land-cover dynamics across different deforestation frontiers in the Brazilian Amazon. Land Use policy, v. 76, p. 81-94. 2018.

<sup>5</sup> NEPSTAD, D. et al. The End of Deforestation in the Brazilian Amazon. SCIENCE, v.326, p. 1350-1351, 2009

<sup>6</sup> BARONA, E., Ramankutty, N., Hyman, G., Coomes, O.T. The role of pasture and soybean in deforestation of the Brazilian Amazon. 2010

Acre, tendo em vista que um dos principais gargalos para a produção de grãos é a logística.

A Figura 1, apresenta o mapa de obras de infraestrutura planejadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) e seu cruzamento com as áreas prioritárias para conservação definidas em portaria do Ministério do Meio Ambiente (DNIT, 2011; MMA, 2007). Nota-se ferrovias planejadas conectando o estado de Mato Grosso com os estados do Pará, Rondônia e Acre, passando pelas capitais e principais cidades produtoras de grãos.

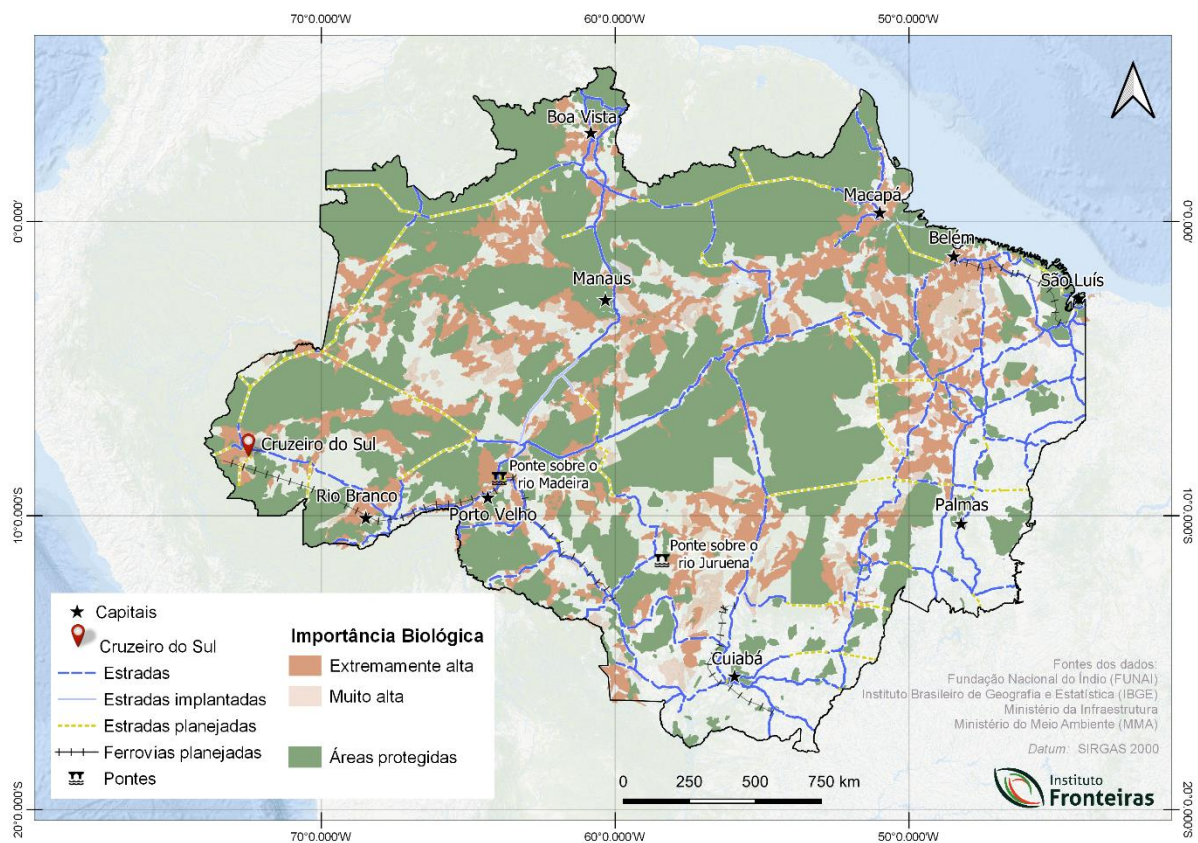


Figura 1. Obras de infraestrutura planejadas para a Amazônia e as áreas de importância biológica (Fonte: iFronteiras, 2021).

Além disso, o mapa apresenta propostas de expansão de malha rodoviária conectando a região noroeste do Mato Grosso, aos estados de Rondônia, sul do Amazonas e Acre. A análise das áreas de alto valor para a conservação aponta as regiões do sul do Amazonas, noroeste do Mato Grosso, oeste de Rondônia e norte do Acre como as regiões de maior valor para a conservação. Estas são áreas de grande densidade de áreas protegidas, divididas entre terras indígenas e unidades de conservação.

Em Mato Grosso, maior exportador de grãos do Brasil, a produção concentra-se especialmente nos municípios de Sinop, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Campo Novo dos Parecis, entre outros. A proposta de instalação da ferrovia denominada Ferrogrão, irá transportar grãos destes municípios para o porto de Miritituba no Pará (linha amarela), acompanhada da proposta da hidrovia Teles Pires-Tapajós. Deste porto a produção chega ao Atlântico em direção aos Estados Unidos, Europa e Ásia. Existe também a proposta de construção da **Ferrovia Trans Continental**, ligando o Oceano Atlântico ao Pacífico, interligando o Sudeste do país ao Norte, passando por Rondônia, Acre, até a saída ao Pacífico pelo Perú; projeto este que é traçado desde os anos de 1929. Esta ferrovia é considerada uma rota estratégica para unir de ponta a ponta o continente sul-americano, deslocando do Canal do Panamá o transporte pelo Oceano Pacífico de parcela da produção brasileira<sup>7</sup>.

De 2015 a 2018, houve grande incentivo para a construção de Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) e Usinas Hidrelétricas (UHEs). Apenas no rio Teles Pires foram instaladas 4 UHEs. Em relatório da Agência Nacional de Energia (ANEEL) já existem 25 UHEs em estudo apenas na bacia do Juruena, região de maior diversidade biológica e território de diversas etnias indígenas, inclusive povos isolados<sup>8</sup>.

Todos estes investimentos contribuiriam para o aumento da produção de grãos em municípios do norte e noroeste do estado. A produção de grãos consolida-se em municípios como Terra Nova, Alta Floresta, Paranaíta, no norte do estado, e em Juína, Juara, Nova Monte Verde, Nova Bandeirantes, Brasnorte no Noroeste.

Em Rondônia, que vem aumentando consideravelmente a quantidade de grãos produzida, especialmente soja e milho, desde 2009, ano que iniciaram as obras do Complexo do Rio Madeira, composto pelas UHE Jirau e Santo Antônio (2009-2016), que aqueceu a economia do estado<sup>9,10</sup>. Neste estado a BR-364 que corta o estado, está em boas condições, mas a circulação para os estados do Amazonas e Acre ainda tem limitações quanto ao transporte de cargas e grãos. Para tanto, o governo federal

---

<sup>7</sup> NETO, T.O., NOGUEIRA, R.J.B. A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364. Revista de Geopolítica, EDIÇÃO ESPECIAL, v. 8, n° 2, p. 48 - 62, jul./dez. 2017.

<sup>8</sup> ANEEL. Agência Nacional de Energia Elétrica. UHEs do Estado do Mato Grosso – Bacia do Juruena. 2015. 28 p.

<sup>9</sup> IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades. Estado de Rondônia. Em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/pesquisa/14/10193?tipo=grafico&indicador=10354>> Acesso 22 de abril de 2020.

<sup>10</sup> Construção das usinas Jirau e Santo Antônio aquece economia de Porto Velho. **Jornal de Brasília**, 17, jul. 2009. Disponível em: <<https://jornaldebrasil.com.br/brasil/construcao-das-usinas-jirau-e-santo-antonio-aquece-economia-de-porto-velho/>>. Acesso em: 22 abr. 2020.

investiu na construção da ponte sobre o Rio Madeira (1,9 km), conectando Porto Velho (RO) à Rio Branco (AC), pela BR-364. A obra diminuiu o tempo de travessia, feito atualmente por balsa, que liga os dois estados, conectando o Acre ao sistema rodoviário do país<sup>11</sup>. Investiu-se também na pavimentação da BR-217 que liga a capital ao município de boca do Acre no Acre e à BR-319, com proposta futura de conectar-se à Manaus (AM)<sup>12</sup>. Além das obras rodoviárias, também está previsto o traçado da **Ferrovias Trans Continental**, que será paralela a BR-364.

No Acre, tem-se ampliado o investimento na plantação de grãos, especialmente no Alto Acre e há indícios de expansão da cadeia e para a região do Alto Juruá. Em relação ao desenvolvimento de infraestrutura, nota-se o grande interesse na melhoria da conectividade entre Acre e os países vizinhos, como Bolívia e Peru, tanto para intensificação do mercado de exportação para estes países quanto para o acesso a mercados especialmente asiáticos, por meio da saída para o Pacífico. O primeiro projeto neste sentido foi a construção da estrada do Pacífico, pela BR-217, ligando a capital Rio Branco a estes países. Existe também o projeto de retomada da ampliação da BR-364, conectando o estado à Pucallpa, em uma nova linha de transporte mais seguro, sem precisar passar pelas tortuosas estradas dos Andes.

Como apresentado acima, há propostas para a conexão rodoviária e ferroviária dos estados da Amazônia, em especial MT, RO, AM e AC. Em especial os estados do MT, RO e AC sinalizam a expansão das plantações de grãos com foco na exportação do mercado asiático, como será apresentado nas próximas sessões. Prevê-se, pela análise histórica das obras de infraestrutura, especialmente no estado do Mato Grosso, que estes planos de expansão de infraestrutura estão associados outras obras como hidrelétricas, hidrovias, trazendo mais pressão para a conversão de uso do solo, possivelmente aumentando os índices de desmatamento, queimada e pressionando áreas protegidas.

---

<sup>11</sup> DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. DNIT finaliza concretagem da ponte sobre o Rio Madeira, 04, jul. 2019. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/noticias/dnit-finaliza-concretagem-da-ponte-sobre-o-rio-madeira-em-abuna-ro-1>> Acesso em: 22 abr. 2020.

<sup>12</sup> DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/download/meio-ambiente/acoes-e-atividades/estudos-ambientais/br-319-ro-ponto-do-rio-madeira-eiv-riv/texto-do-riv-final.pdf>> Acesso em: 20 abr. 2020.

# HISTÓRICO DA BR-364

## BR-364 DE RIO BRANCO À MÂNCIO LIMA

A abertura da BR-364 no estado do Acre se deu nos anos de 1968, na política de integração nacional acompanhada pela construção de outras rodovias de integração nacional a exemplo a BR-230 (Transamazônica), BR-319, BR-174, BR-163, BR-401. Uma década depois, entre os anos de 1982 e 84, foi concluída a pavimentação da BR-364 no trecho entre Cuiabá (MT) e Porto Velho (RO), financiado pelo Governo Federal de João Figueiredo e o Banco Mundial, tinha como objetivo absorver o fluxo migratório da “Marcha do Oeste” brasileira de forma ordenada, por meio da definição prévia do Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado de Rondônia, e, principalmente, asfaltar a BR-364. Rondônia estabeleceu-se como principal eixo rodoviário da Amazônia Ocidental<sup>13</sup>.

Em 1981, foi aprovado orçamento para a pavimentação da BR-364 entre Cuiabá e Porto Velho, assim como milhões para o desenvolvimento da agricultura, criação de assentamentos do INCRA e projetos de proteção ambiental<sup>14</sup>. A pavimentação da BR-364, neste trecho, foi concluída em 1989, financiada inicialmente pelo Banco Mundial e, em sua fase final, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID<sup>15</sup>.

A BR-364 abriu a conexão entre o Acre e o estado de Rondônia, mas também destes com a região Sudeste. No entanto, esta malha só se tornou viável para tráfego após sua completa pavimentação em 1992<sup>16</sup>, no então governo Collor, permitindo o acesso terrestre aos portos do rio Purus (cidade Boca do Acre-AM), do Rio Madeira (Porto Velho-RO) e do Rio Madre Dios (Puerto Maldonado-Peru), todos afluentes da margem esquerda do Rio Amazonas que dá acesso ao Oceano Atlântico<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> NETO, T.O., NOGUEIRA, R.J.B. A geopolítica rodoviária no Noroeste: a vertebração da BR-364. Revista de Geopolítica, EDIÇÃO ESPECIAL, v. 8, n° 2, p. 48 - 62, jul./dez. 2017.

<sup>14</sup> OLIVEIRA, R. H. R. A Reforma Agrária e suas Implicações no Processo de Desenvolvimento do Estado de Rondônia. Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro: Rio de Janeiro. Fundação Getúlio Vargas, Escola Brasileira de Administração Pública, Departamento de Ensino. 1994. 169f.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Até início da década de 1990, era impossível trafegar durante os meses de inverno (outubro-abril), as densas chuvas impediam a passagem de veículos e a rodovia fechava.

<sup>17</sup> LIMA, D. S. A. Estrada do Pacífico na Amazônia Sul-Occidental e o Processo de Integração Regional da Tríplice Fronteiras (Brasil, Bolívia, Peru). Tese (Doutorado). Distrito Federal: Brasília. Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Humanas, Departamento de Geografia. 2018. 257 f.

Segundo o acordo de interligação Brasil-Peru, assinado em 1981, a conexão entre os países deveria ser feita através de Cruzeiro do Sul (AC) à Pucallpa, no Peru, através da BR-364<sup>18</sup>. Em 1989, foi criado o Parque Nacional da Serra do Divisor pelo Decreto Presidencial nº 97.839/89, que previu a continuidade da BR-364 até Pucallpa:

“Art. 3º Fica autorizada a implantação futura do trecho da BR-364 que corta os limites deste Parque Nacional, devendo ser observadas, para este fim, todas as medidas de proteção ambiental e compatibilização do traçado com as características naturais da área.”<sup>19</sup>

Embora o governo federal tenha previsto a continuidade da BR-364 até o Peru, inclusive prevendo seu trecho no decreto presidencial de demarcação do Parque Nacional da Serra do Divisor, esta obra não teve continuidade; e a BR-364 teve como ponto de chegada a cidade de Cruzeiro do Sul-AC<sup>20</sup>. Foi a BR-317 que recebeu o nome de rodovia Interoceânica e conectou o Brasil a Bolívia e ao Peru, onde se encontra o território MAP (Madre de Dios-Peru, Acre-Brasil e Pando-Bolívia).

Após esta decisão a BR-364 ficou anos abandonada, os 672km que ligam o trecho entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul era intrafegável. Apenas em 2011, o governo do estado do Acre concluiria a pavimentação deste trecho, possibilitando o transporte viário entre estas cidades<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> CAVALCANTE, O.A. A Integração Rodoviária Brasileira com a América do Sul: O Caso da Estrada do Pacífico Brasil-Peru. Dissertação (mestrado). Distrito Federal: Brasília. Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Humanas, Departamento de Geografia. 2015. 123 f.

<sup>19</sup> BRASIL. Decreto nº 97.839, de 16 de junho de 1989. Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília, DF, 16, jun. 1989.

<sup>20</sup> Recentemente, o governo do presidente Bolsonaro apresentou planos para a continuidade da BR-364 (<<https://www.agencia.ac.gov.br/ministro-do-meio-ambiente-cumpre-agenda-no-acre/>>), que também estão alinhados aos desejos dos governadores do estado do Acre (Gladison Cameli), Amazonas (Wilson Lima) e Rondônia (coronel Roberto Rocha) e a criação da Zona Especial de Desenvolvimento Agropecuário - Amacro (<<http://www.ads.am.gov.br/amazonas-acre-e-rondonia-discutem-criacao-de-zona-especial-para-o-desenvolvimento-agropecuario/>>)

<sup>21</sup> VAZ, Roberto. BR 364, que custará R\$ 2 bilhões, foi classificada pela CNT como regular e de geometria ruim. **AC24horas**, Acre, 31, out. 2011. Disponível em: <<https://www.ac24horas.com/2011/10/31/br-364-que-custara-r-2-bilhoes-foi-classificada-pela-cnt-como-regular-e-de-geometria-ruim/>>. Acesso em: 22 abr. 2020.

# A NOVA PROPOSTA DE EXPANSÃO DA BR-364 - RUMO AO PERU

Como exposto, existe um longo histórico relacionado ao projeto de expansão da BR-364 para o Peru via Pucallpa. Após a abertura e pavimentação da estrada do Pacífico, outros acordos foram iniciados para desenvolver este novo trecho do Acre ao Peru, que findaram negligenciados por falta de financiamento ou vontade pública.

Em 2009, foram retomadas as discussões sobre este projeto cujo objetivo é viabilizar uma via férrea ou estrada de rodagem entre Cruzeiro do Sul (AC) e Boqueirão da Esperança (AC) e até Pucallpa, capital do Departamento de Ucayali, no Peru. A Tabela 1 apresenta o resumo destas discussões, baseado em informações coletadas do site do IIRSA.

*Tabela 1.. Linha do tempo das negociações sobre a ampliação da BR-364 reportadas no IIRSA.*

<b>ANO</b>	<b>AÇÃO</b>
<b>2009</b>	Projeto de construção da rodovia Pucallpa-Cruzeiro do Sul foi ratificado no Comunicado Conjunto dos presidentes do Brasil e Peru em 11/12/2009
<b>2012</b>	Assinado o Memorando de Entendimento entre as Partes em Lima no dia 22/08/2012
<b>2013</b>	Grupo de Trabalho frente a Comissão Vice-Ministerial de Integração Fronteiriça Brasil-Peru que se encontrou pela quinta vez em 7/03/2013
	O Grupo de Trabalho sobre interconexão ferroviária se reuniu pela primeira vez em Brasília no dia 31/20/2013
<b>2014</b>	Em 12/11/2014 Brasil, China e Peru assinaram um Memorando de Entendimento que cria um Grupo de Trabalho Trilateral para estudar a viabilidade de uma conexão ferroviária entre Brasil e Peru
<b>2016</b>	Plan Nacional Ferroviario aprovado em 05/2016 (Peru)
<b>2017</b>	Com apoio do governo da China vem sendo feitos estudos sobre a interconexão ferroviária entre Brasil e Peru que terminou no terceiro trimestre de 2017 (Peru)

Fonte: Modificado de IIRSA<sup>22</sup>.

Segundo o governo peruano é necessário o investimento de US\$ 3 milhões para estudos técnicos de viabilidade técnica para definição sobre qual seria a melhor alternativa para a conexão (rodovia ou ferrovia). Para tanto deve ser considerado aspectos técnicos como zonas inundáveis de floresta baixa e a altitude da Cordilheira

<sup>22</sup> COSIPLAN. IIRSA - Iniciativa de Integração Regional e Infraestrutura da América Latina. Em: <[http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=29&x=9&idioma=PO](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=29&x=9&idioma=PO)>. Acesso: 21/04/2020.

dos Andes, que supera 4000 m, embora este lado da Cordilheira não seja tão alta como nos locais cortados pela rodovia Interoceânica, o que facilita o tráfego de caminhões e carretas<sup>23</sup>. Também devem ser levantados aspectos econômicos como rentabilidade do projeto; aspectos sociais, em relação a aceitação das populações indígenas e aspectos ambientais<sup>24</sup>.

O traçado proposto irá afetar diretamente o Parque da Serra do Divisor (840.955 ha) e terras indígenas sobrepostas, Terras Indígenas dos povos Nawa e Nukini, uma vez que a rodovia/ ferrovia cortará os limites do Parque. Indiretamente o projeto irá também afetar a Terra Indígena Puyanawa, cujo traçado passará a 5 km da TI. No lado peruano as obras poderiam afetar a *Zona Reservada Sierra del Divisor* e a Reserva Territorial *Isconahua*, a Comunidade Nativa San Mateu, áreas protegidas e indígenas em isolamento voluntário<sup>25</sup> (Figura 2).



Figura 2. Seção projetada do projeto rodoviário que se uniria a cidade de Pucallpa e Cruzeiro do Sul (traduzido)<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> WESLEY MORAES. Em Pucallpa, governo participa do 1º Encontro Empresarial Ucayali-Acre. 08/02/2020. Em: <<https://agencia.ac.gov.br/em-pucallpa-governo-participa-do-1o-encontro-empresarial-ucayali-acre-2020/>>. Acesso: 10/02/2020.

<sup>24</sup> COSIPLAN. IIRSA - Iniciativa de Integração Regional e Infraestrutura da América Latina. Em: <[http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=29&x=9&idioma=PO](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=29&x=9&idioma=PO)>. Acesso: 21/04/2020.

<sup>25</sup> Idem

<sup>26</sup> SERVINDI. Pucallpa - Cruzeiro do Sul: ¿progreso e integración o deforestación y minería informal? IBC. 2015. Disponível em: <<https://www.servindi.org/actualidad/131708>>. Acesso em: 20 jan. 2020.

Embora no Peru já exista malha rodoviária que conecta Pucallpa a estradas que levam ao Pacífico, de aproximadamente 140km, ainda seriam necessários investir US\$ 432.6 milhões<sup>27</sup>.

Com a transição do governo federal e estadual, ambos do Partido dos Trabalhadores, o projeto parou novamente. Em 2019, o então presidente Jair Bolsonaro (sem partido) e o governador Gladson Cameli (PP), retomaram as discussões sobre o projeto. Desde o início de seu mandato Cameli tem demonstrado interesse no desenvolvimento da cadeia de grãos e pecuária no estado. Criou a Secretaria de Estado de Produção e Agronegócio (Sepa), com intuito de alavancar a produção de grãos para exportação e melhorar a produtividade de pecuária<sup>28</sup>. O governo já conseguiu arrecadar R\$ 9 milhões, junto ao BNDES, para construção de um complexo de silos a ser instalado em Senador Guiomard. Junto com os estados do Amazonas e Rondônia, o Acre propôs ao Ministério da Agricultura a criação de uma região de desenvolvimento agropecuária chamada Amacro, que está em discussão<sup>29</sup>.

Tendo em vista o interesse no desenvolvimento das cadeias de commodities para exportação, o governo do Acre retomou as discussões sobre o projeto de ampliação da BR-364. Em 2019, o governo do estado iniciou várias agendas relacionadas a retomada dos diálogos com o país vizinho, que envolve a finalização da ponte sobre o rio Madeira, a melhoria das condições de tráfego na BR-364, e a abertura de linha aérea entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa<sup>30</sup>.

Segundo informações do governo estadual, o projeto pretende ligar Mâncio Lima a um trecho de terra de 16 km até a da BR-364, pelo ramal do Feijão Inosso. A partir desta estrada serão mais 30 km até chegar à Comunidade do Sossego, às margens do rio Azul. O trecho que se segue é de floresta fechada por 60 km até a fronteira com

---

<sup>27</sup> COSIPLAN. IIRSA - Iniciativa de Integração Regional e Infraestrutura da América Latina. Em: <[http://www.iirsa.org/proyectos/detalle\\_proyecto.aspx?h=29&x=9&idioma=PO](http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=29&x=9&idioma=PO)>. Acesso: 21/04/2020.

<sup>28</sup> LIMA, L. Secretaria de Agronegócio planeja produção de grãos em larga escala. **Notícias do Acre**, 12, jan. 2020. Disponível em: <<https://agencia.ac.gov.br/secretaria-de-agronegocio-planeja-producao-de-graos-em-larga-escala/>>. Acesso em: 22 abr. 2020.

<sup>29</sup> BRYAN, S. Governo articula criação de zona de desenvolvimento da agropecuária. **Notícias do Acre**, 31 de maio de 2019. Disponível em: <<https://agencia.ac.gov.br/governo-articula-criacao-de-zona-de-desenvolvimento-da-agropecuaria/>>. Acesso em: 22 abr. 2020.

<sup>30</sup> LESSA, N. BR-364, ponte sobre o Madeira e voo para o Peru são pautas prioritárias de Gladson em Brasília. **Notícias do Acre**, 18, fev. 2019. Disponível em: <<https://agencia.ac.gov.br/br-364-ponte-sobre-o-madeira-e-voo-para-o-peru-sao-pautas-prioritarias-de-gladson-em-brasilia/>>. Acesso em: 12 jan. 2020.

o Peru, e outros 60 km de mata fechada para o lado peruano saindo da fronteira com o Brasil, total de 120k de Mâncio Lima (AC) até Pucallpa (Ucayali – Peru)<sup>31</sup>.

### Sobre a construção dos dados

O dinamismo do projeto e a falta de transparência dos órgãos oficiais quanto aos processos administrativos iniciados dificulta o processo de sistematização das decisões e arranjos oficiais e extra-oficiais construídos sobre a estrada, assim como a construção de uma linha histórica e lógica sobre o atual projeto.

O primeiro esforço foi de reunir em clipping as notícias sobre o empreendimento. Consideramos este um esforço contínuo e que pode apresentar indícios de possível movimentação paralela em relação a instauração de atos administrativos. Temos notado que muitas destas notícias são utilizadas para formar contextos favoráveis à BR, ou memos como “balões de ensaio” que visam compreender a aceitação da opinião pública em relação ao empreendimento. Portanto, em muitos casos a conexão entre notícia e ato administrativo não foi direta. Levando isto em consideração, as notícias advindas do clipping são apresentadas de forma isolada remetendo à construção narrativa para se formar o contexto do empreendimento da BR, mas não como um dado real que leva a uma ação efetiva quanto ao desenvolvimento do projeto.

Consideramos dados confiáveis o produto da triangulação entre clipping, as informações adquiridas em campo e as poucas informações sobre os processos administrativos, que são apresentados ainda de maneira descritiva.

### O contexto da BR-364 na mídia

Elaboramos um resumo cronológico dos eventos associados midiáticos associados ao projeto da BR-364 no Brasil, que podem auxiliar na análise futura sobre os arranjos e interesses associados a este processo (Tabela 2).

---

<sup>31</sup> SAAB, R. Ao ministro do Meio Ambiente, indígena desabafa: “Nunca fomos preguiçosos ou violentos”. **Notícias do Acre**, 28, jun. 2019. Disponível em: <<https://agencia.ac.gov.br/ao-ministro-do-meio-ambiente-indigena-desabafa-nunca-fomos-preguiçosos-ou-violentos/>>. Acesso: 2o out. 2019.

Tabela 2. Resumo das ações regionais relacionadas ao projeto da BR-364 à PUCALLPA (Peru).

DATA	AÇÃO
03/06/2019	O consórcio de prefeitos do Alto Juruá, fez a primeira reunião com lideranças indígenas para apresentar o projeto de ampliação da BR-364. Inicialmente a reunião teria a presença do Ministro do Meio Ambiente, Ricardo Sales, que cancelou de última hora. Nesta reunião os indígenas se apresentaram abertos para a discussão, mas em nenhum momento afirmaram serem a favor da rodovia/ferrovia (observação da autora). Embora a mídia da região tenha afirmado que os indígenas houvessem aprovado o projeto <sup>32</sup> .
27/06/2019	Ministro Ricardo Sales visita a aldeia Puyanawa para apresentar o projeto de ampliação da BR-364. Acompanhado dos senadores Sérgio Petecão, Mailsa Gomes, Mârcio Bittar e o deputado federal Alan Rick. Lideranças indígenas afirmam ser contrários ao projeto. Segundo notícia: “O ministro Ricardo Salles defendeu o fim do isolacionismo dos índios em nome da integração, que é a bandeira do governo Bolsonaro ‘Os povos indígenas são importantes e devem ter uma boa qualidade de vida. Nosso projeto é manter o desenvolvimento sustentável e suas tradições sem que, para isso, os índios tenham que viver isolados’ “ <sup>33</sup> . Não houve consenso entre as lideranças em relação a BR.
28/06/2019	O prefeito de Cruzeiro do Sul, Ilderlei Cordeiro, recebe lideranças em seu gabinete para tratar do projeto da BR. A mídia institucional da cidade de Cruzeiro publica artigo cujo título é “Povos indígenas reafirmam interesse em integração entre Cruzeiro do Sul e Peru” <sup>34</sup> . A notícia também traz fragmentos de frases de algumas lideranças, como: “O que a gente é o que todos esperam: que a construção da estrada vem para o melhor de todos. Desenvolvimento significa saúde e se a gente tem trabalho e produção, a gente tem saúde”, endossou Maná Kaxinawa (Aldeia São Francisco em Feijó/AC)
12/10/2019	O vice-governador Wherles Rocha (PSDB), mais conhecido como Major Rocha, participou do Congresso Empresarial Amazônico, em Pucallpa (Ucayali-Peru), e assinou uma declaração de interesse pela construção de rodovia ou ferrovia (230 km), juntamente com o governador de Ucayali, Francisco Pezo Torres <sup>35</sup> .
24/10/2019	“Os presidentes chinês, Xi Jinping, e brasileiro, Jair Bolsonaro, acompanhados do governador Gladson Cameli, assinarão o termo sobre o estabelecimento de cooperação estratégica entre o Acre e a província chinesa de Shandong. O documento envolve a implantação de um moderno complexo industrial, comercial e de serviços no Acre, com investimento da ordem de R\$ 1 bilhão e a criação de 20 mil empregos diretos. (...) 40 empresários chineses demonstram interesse em investir no estado. A proposta envolve a instalação de modernas fábricas e um centro comercial (...) na Zona de Processamento de Exportação (ZPE), em Senador Guiomard. (...) Com a industrialização, sobretudo, de equipamentos e componentes eletrônicos, a intenção do acordo é fazer do Acre um centro exportador para os demais países da América Latina, Caribe e nações asiáticas. (...) Sob orientação do Governo do Estado, os empresários chineses serão responsáveis pela administração da ZPE; em contrapartida, serão beneficiados com incentivos fiscais. Acre como novo

<sup>32</sup> ASSUNÇÃO, S. Em reunião, índios do Juruá são favoráveis à continuidade da BR-364 por Pucallpa. **AC24HORAS**, 03 jun. 2019. Disponível em: <<https://www.ac24horas.com/2019/06/03/indios-do-juruua-sao-favoraveis-a-continuidade-da-br-364-por-pucalpa/>>. Acesso em: 03 jun. 2019.

<sup>33</sup> ASSUNÇÃO, S. Índios dizem ao Ministro que são contra a estrada que vai a Pucallpa. **AC24HORAS**, 27 jun. 2019. Disponível em: <<https://www.ac24horas.com/2019/06/27/indios-de-cruzeiro-do-sul-dizem-a-ministro-que-sao-contra-estrada-que-vai-a-pucalpa/>>. Acesso em: 28 jun. 2019.

<sup>34</sup> CRUZEIRO DO SUL. Povos indígenas reafirmam interesse em integração entre Cruzeiro do Sul e Peru. Cruzeiro do Sul AC. 28/06/2019. Em: <<https://cruzeirodosul.ac.gov.br/noticia/visualizar/id/1907/?povos-indigenas-reafirmam-interesse-em-integracao-entre-cruzeiro-do-sul-e-peru.html>>. Acesso: 20/10/2019.

<sup>35</sup> SILVA, A. Acre e Peru assinam declaração de interesse pela construção da rodovia. **Notícia do Acre**, 12 out. 2019. Disponível em: <<https://agencia.ac.gov.br/aacre-e-peru-assinam-declaracao-de-interesse-pela-construcao-de-rodovia/>>. Acesso em: 18 fev. 2020.

	corredor de importações e exportações através da rodovia Interoceânica e do oceano Pacífico, por meio dos portos peruanos”. <sup>36</sup> . Neste acordo o estado pretendia receber 1 bilhão de investimentos chineses para o estabelecimento da ZPE.
12/11/2019	Nesta data o Ministro dos Transportes (Tarcísio Gomes de Freitas) autorizou o estudo de viabilidade da rodovia/ ferrovia de Mâncio Lima à Pucallpa <sup>37</sup>
15/11/2019	“As equipes de engenheiros e topógrafos da Seinfra fizeram uma primeira etapa de levantamento topográfico na AC-405, no trecho de 18 km, iniciando no centro de Mâncio Lima até onde é possível o acesso terrestre com automóvel, na localidade conhecida como final do Ramal do Feijão Inosso. Atualmente as equipes estão realizando abertura de trilha e levantamento topográfico no trecho que vai desde o final do Ramal do Feijão Inosso, Mâncio Lima, até o Rio Azul, que corresponde a 36 quilômetros, com perspectivas de conclusão até o dia 15 de novembro.” <sup>38</sup> (FIGURA 3)
18/11/2019	Cruzeiro do Sul recebeu o Ministro da Justiça, Sérgio Moro, e os técnicos do ministério que apresentaram o no plano de segurança de fronteira. Neste mesmo dia o prefeito de Pucallpa, o governador de Ucayali e o vice-governador do estado do Acre (Major Rocha) apresentaram o projeto de ampliação da BR-364 para empresários do município. Também foi apresentado o Grupo de Trabalho de Integração destinado à fortalecimento da parceria entre o empresariado de ambos os países. Na apresentação o vice-governador disse que está fechando acordo com o Ministro do Meio Ambiente, Ricardo Sales, para transferir o processo de licenciamento para o estado o que permitiria que as licenças fossem emitidas pelo IMAC (Instituto de Meio Ambiente do Acre) e não pelo IBAMA (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais). (Fonte: observação da autora)
08/02/2020	1º Encontro Empresarial Ucayali-Acre, em Pucallpa <sup>39</sup>
18/03/2020	Nova sede da Suframa é inaugurada em agenda oficial do Superintendente adjunto da Suframa, Luciano Tavares, na Área de Livre Comércio de Cruzeiro do Sul (ALCCS), no Acre, contando com a participação do presidente da Associação Comercial, Luis Antônio da Cunha, servidores, usuários de serviços e empresários locais. A nova localização, segundo os envolvidos, contribui bastante para a infraestrutura, segurança e logística. O superintendente adjunto participou ainda de outro encontro com a presença do vice-governador do Acre, Major Rocha, de empresários locais e de representantes da Federação das Indústrias do Estado do Acre (Fieac), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) e Associação Comercial de Cruzeiro do Sul e outros integrantes, visando à apresentação do Programa de Qualificação para Exportação (Peiex). A classe empresarial local apresentou também o projeto para interligação, via terrestre, da cidade de Cruzeiro do Sul à Pucallpa, no Peru. “Conforme mencionado pelos empresários,

<sup>36</sup> O Rio Branco. Termo de cooperação para instalação de complexo industrial no Acre será assinado nesta sexta, na China. 24/10/2019. Em: <<http://www.oriobranco.net/noticia/geral/24-10-2019-termo-de-cooperacao-para-instalacao-de-complexo-industrial-no-acre-sera-assinado-nesta-sexta-na-china>>. Acesso: 30/11/2019.

<sup>37</sup> EDIMILSON FERREIRA. Ministro dos Transportes autoriza estudo de viabilidade da rodovia de Cruzeiro do Sul a Pucallpa. AC24Horas. 12/11/2019. Em: <<https://www.ac24horas.com/2019/11/12/ministro-dos-transportes-autoriza-estudo-de-viabilidade-da-rodovia-de-cruzeiro-do-sul-a-pucallpa/>>. Acesso: 30/11/2019.

<sup>38</sup> NEIDE SANTOS. Governo dá os primeiros passos no visionário acesso do Acre ao Peru. Notícias do Acre. 15/11/2019. Em: <<https://agencia.ac.gov.br/governo-da-os-primeiros-passos-no-visionario-acesso-do-acre-ao-peru/>>. Acesso: 30/11/2019.

<sup>39</sup> WESLEY MORAES. Em Pucallpa, governo participa do 1º Encontro Empresarial Ucayali-Acre. 08/02/2020. Em: <<https://agencia.ac.gov.br/em-pucallpa-governo-participa-do-1o-encontro-empresarial-ucayali-acre-2020/>>. Acesso: 10/02/2020.

	isso traria benefícios diretos não apenas ao turismo das duas regiões, mas também para outras atividades econômicas, por meio da ligação da BR-364 entre o Vale do Juruá e o Peru”, salientou por Tavares após o encontro. <sup>40</sup>
19/06/2020	Nessa data, o Ministro da Economia Paulo Guedes em reunião com parte da bancada do Acre, em Brasília, confirmou o apoio do Governo Bolsonaro na construção da estrada que interligará as cidades de Cruzeiro do Sul e Pucallpa, do início ao fim da obra. Disse o Ministro na ocasião: “Queremos reforçar esse investimento em estrutura transnacional e não tem melhor exemplo do que esse do Acre, porque aí, atravessando o Peru, nós chegamos ao Oceano Pacífico. É um grande projeto nosso”, frisando ainda: “Sentimos que é nossa obrigação retribuir esse apoio. Vamos começar e terminar a estrada. Esse é um grande projeto nosso e de na gestão do Bird aumentar a carteira de investimentos no Brasil e também do Bi, onde junto com os americanos, queremos reforçar essa estrutura transnacional e não tem um melhor exemplo que esse do Acre, porque nos vamos nos unir ao Peru, e atravessando o Peru a gente chega no oceano Pacífico. O senador Marcio Bittar e o Acre terão todo o nosso apoio!”. Participaram da reunião os deputados federais Manoel Marcos e Mara Rocha, e o deputado Luiz Gonzaga, o presidente da Federação das Indústrias do Acre, José Adriano Ribeiro. <sup>41</sup>
10/07/2020	O Instituto do Meio Ambiente do Acre (IMAC) afirma que será o responsável pelos estudos da construção da rodovia que ligará o município de Cruzeiro do Sul à Pucallpa no Peru. <sup>42</sup>
21/07/2020	O senador Marcio Bittar (MDB-AC) participou de uma reunião por videoconferência com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, para tratar sobre importantes obras para o estado do Acre, dando ênfase para a continuação da BR-364, com a finalidade de ligar Cruzeiro do Sul à Pucallpa, no Peru. Para Freitas, o Ministério entende não haver necessidade de estudo analisando a viabilidade técnica da obra, permitindo, assim, a passagem para a fase seguinte, representando um ganho considerável de tempo. Sua previsão é de que os serviços na rodovia sejam iniciados já em 2021. O ministro informou ainda ao senador que já foi autorizada a contratação da empresa de engenharia, e a licitação dos projetos técnicos e de licenciamento ambiental vai ocorrer ainda em 2020. <sup>43</sup>
10/09/2020	O coordenador de Planejamento do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT), Adailton Cardoso Dias, afirmou em reunião na sede da Representação do Estado em Brasília com o vice-governador do Acre, Major Rocha, que o edital de licitação para o projeto da estrada para Pucallpa sai ainda em 2020. Nessa reunião estiveram presentes o coordenador do grupo de integração Brasil-Peru, Francimar Cavalcante e do representante do Acre em Brasília, Ricardo França. Cardoso Dias disse que o edital para licitação da obra será publicado entre os dias 15 e 20 de dezembro, e que a obra está sendo bem avaliada pelo Governo Federal. <sup>44</sup>

<sup>40</sup> SUFRAMA. Nova sede em Cruzeiro do Sul - AC tem inauguração simbólica. 18/03/2020. Em: < <https://www.gov.br/suframa/pt-br/publicacoes/noticias/nova-sede-da-suframa-em-cruzeiro-do-sul-ac-tem-inauguracao-simbolica>> Acesso: 20/10/2020.

<sup>41</sup> LEANDRO CHAVES. Paulo Guedes diz que Bittar é um grande brasileiro e confirma construção de estrada a Pucallpa. 21/06/2020. Em: <<https://contilnetnoticias.com.br/2020/06/paulo-guedes-diz-que-bittar-e-um-grande-brasileiro-e-confirma-construcao-de-estrada-a-pucallpa/>> Acesso: 20/10/2020.

<sup>42</sup> O Estado do Acre. Imac quer passar a boiada: licenciar rodovia Juruá-Pucallpa. 10/07/2020. Em: <<https://contilnetnoticias.com.br/2020/06/paulo-guedes-diz-que-bittar-e-um-grande-brasileiro-e-confirma-construcao-de-estrada-a-pucallpa/>> Acesso: 20/10/2020.

<sup>43</sup> Assessoria Parlamentar. Bittar se reúne com Ministro da Infraestrutura para tratar sobre obras no Acre. 22/07/2020. Em:<<https://agazetadoacre.com/2020/07/noticias/politica/bittar-se-reune-com-ministro-da-infraestrutura-para-tratar-sobre-obras-no-acre/>> Acesso: 20/10/2020.

<sup>44</sup> Acre Agora. Edital para construir estrada para Pucallpa deve sair em Dezembro, anuncia DNIT. 10/09/2020. Em: <<https://acreagora.com/2020/09/10/edital-para-construir-estrada-para-pucallpa-deve-sair-em-dezembro-anuncia-dnit/>> Acesso: 20/10/2020.

16/09/2020	O presidente Jair Bolsonaro garantiu ao senador Márcio Bittar (MDB-AC) que vai assinar com o governo peruano, ainda no ano de 2020, o protocolo de intensão de construção da estrada que ligará Cruzeiro do Sul à Pucallpa. <sup>45</sup>
25/09/2020	Em Cruzeiro do Sul, nesta data, ocorreu o II Encontro Brasil/Peru – cujo objetivo era tratar sobre a integração desses dois países por intermédio da estrada entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa. O evento contou com a presença do governador Gladson Cameli, dos ministros das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho e, por videoconferência, as autoridades peruanas: Luis Guillermo Hidalgo (Governador de Madre de Dios) e Francisco Peso Torres (Governador de Ucayalli). O senador Márcio Bittar destacou que tem feito todos os esforços possíveis junto ao governo federal e o presidente Jair Bolsonaro para que o projeto siga em diante, além de planejar idas futuras ao Peru em comitivas compostas de diversos setores interessados, com o fim de avançar nas negociações com o Peru. O Ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, reforçou o discurso do presidente Bolsonaro de integração aos países vizinhos, salientando a existência de um plano estratégico de desenvolvimento para toda a Região Norte do país, frisando ainda: “Estamos vivendo um momento ímpar da nossa história. Nós temos um presidente do Congresso Nacional que é do Amapá, um relator do orçamento que é do Acre e um presidente que tem um compromisso com a região Norte no sentido de integrá-la à América do Sul. Eu e o ministro Ernesto estamos aqui para mostrar que o governo federal de fato tem um compromisso com o Acre. O projeto já foi apresentado, definido pelo presidente, contará com apoio do Executivo e faremos esforços para que esses recursos estejam consignados no orçamento do próximo ano”. O Chanceler Ernesto Araújo destacou a importância da ligação do Brasil com o Peru na visão do Governo. Quanto às autoridades peruanas, o governador de Ucayalli manifestou o desejo de integrar os dois países pelo Vale do Juruá, o governador de Madre de Dios, por sua vez, enfatizou os benefícios para os dois países que tal estrada representará. O vice-governador do Acre, Major Rocha, argumentou que o projeto executivo e o projeto base já estão em fase de conclusão e licitação, falando que continuarão em consonância com o Sebrae, Federação das Indústrias e Associações de Comércio visando o momento da integração. <sup>46</sup>

Fonte: Elaboração própria.

<sup>45</sup> Juruá em Tempo. Bolsonaro garante construção de rodovia que ligará Cruzeiro do Sul a Pucallpa e Bittar comemora: “Feliz e emocionado”. 16/09/2020. Em: <<https://www.juruaemtempo.com.br/2020/09/16/bolsonaro-garante-construcao-de-rodovia-que-ligara-cruzeiro-do-sul-a-pucallpa-e-bittar-comemora-feliz-e-emocionado/>> Acesso: 20/10/2020.

<sup>46</sup> SAMUEL BRYAN. Governo do Acre e Ministros debatem com Peruanos Integração Rodoviária entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa. 25/09/2020. Em: <<https://agencia.ac.gov.br/governo-do-acre-e-ministros-debatem-com-peruanos-integracao-rodoviaria-entre-cruzeiro-e-pucallpa/>> Acesso: 20/10/2020.

## O contexto local da BR-364

Diante da estratégia de estabelecer relações comerciais entre Acre e Ucayalli, o governo do estado tem articulado para a abertura de voo que sairia de Cruzeiro do Sul até Pucallpa, plano este alinhado também a privatização dos aeroportos de Cruzeiro do Sul e Rio Branco<sup>47</sup>. Neste caminho tanto o governo de Ucayalli quanto o governo do Acre vêm estabelecendo encontros periódicos entre empresários da região, com vista a integração dos negócios e estabelecimento de planos estratégicos e parcerias. Em 2020, a última notícia do site oficial do governo do estado, referente a ampliação da BR foi justamente o encontro entre empresários das duas regiões, que aconteceu na cidade de Pucallpa, em fevereiro. Para assegurar esta iniciativa o governo do Acre criou o Grupo de Trabalho de Integração voltado exclusivamente para “o fortalecimento destas parcerias e o planejamento de novas ações”<sup>48</sup>.

Em 2019, segundo informações dos meios de comunicação local, houve a primeira expedição para se estabelecer o traçado do que seria a BR-364 (Figura 3). Somado a este esforço, o prefeito de Mâncio Lima (AC), com apoio orçamentário do estado do Acre, abriu ramais com o intuito de facilitar processo futuro de criação da BR-364 (Figura 4). Segundo informações da Mongabay, “a estrada – que não foi aprovada oficialmente – deve se estender ao traçado da BR-364”<sup>49</sup>.

---

<sup>47</sup> EDIMILSON FERREIRA. Ministro dos Transportes autoriza estudo de viabilidade da rodovia de Cruzeiro do Sul a Pucallpa. AC24Horas. 12/11/2019. Em: <<https://www.ac24horas.com/2019/11/12/ministro-dos-transportes-autoriza-estudo-de-viabilidade-da-rodovia-de-cruzeiro-do-sul-a-pucallpa/>>. Acesso: 30/11/2019.

<sup>48</sup> WESLEY MORAES. Em Pucallpa, governo participa do 1º Encontro Empresarial Ucayali-Acre. 08/02/2020. Em: <<https://agencia.ac.gov.br/em-pucallpa-governo-participa-do-1o-encontro-empresarial-ucayali-acre-2020/>>. Acesso: 10/02/2020.

<sup>49</sup> ANA IONOVA. Planned road to bisect pristine, biodiverse Brazilian Amazon national park. 03/12/2021. <https://news.mongabay.com/2020/12/planned-road-to-bisect-pristine-biodiverse-brazilian-amazon-national-park/>. Acesso: 15/06/2021.



Figura 3. Início dos trabalhos de viabilidade do projeto da BR-364 (15/11/2019)<sup>50</sup>.



Figura 4. Abertura do Ramal do Feijão Ensosso que pretende se conectar ao futuro traçado da BR-364<sup>51</sup>.

Na tentativa de entender o quebra-cabeça deste projeto e os interesses em jogo, fez-se o clipping dos principais meios de comunicação regional e local. Este material possibilitou o levantamento dos principais atores sociais envolvidos no processo (Tabela 3).

<sup>50</sup> NEIDE SANTOS. Governo dá os primeiros passos no visionário acesso do Acre ao Peru. Notícias do Acre. 15/11/2019. Em: <<https://agencia.ac.gov.br/governo-da-os-primeiros-passos-no-visionario-acesso-do-acre-ao-peru/>>. Acesso: 30/11/2019.

<sup>51</sup> RAPHAELA BARBARY. Prefeito Isaac Lima vistoria obras de recuperação de ramais. 30/08/2019. Em: <https://www.manciolima.ac.gov.br/post/prefeito-isaac-lima-vistoria-obras-de-recupera%C3%A7%C3%A3o-de-ramais> . Acesso: 15 maio 2021.

Tabela 3. Principais atores sociais envolvidos no novo projeto de ampliação da BR-364.

<b>Presidentes</b>	Xi Jinping	Jair Bolsonaro	Martín Vizcarra (Peru)				
<b>Embaixadores</b>	Otávio Brandellu	Ernesto Araújo					
<b>Senadores</b>	Sérgio Petecão	Márcio Bittar (MDB)	Jéssica Sales	Mailza Gomes			
<b>Deputado federal</b>	Luiz Gonzaga (Acre)	Eduardo Bolsonaro	Alan Rick	Manoel Marcos	Mara Rocha		
<b>Ministérios</b>	Tereza Cristina (Agricultura)	Marcelo Salum (chefe da divisão de promoção da indústria do Ministério das relações exteriores)	Tarcísio Gomes de Freitas (Ministro da Infraestrutura)	Ricardo Sales (Meio Ambiente)	Fabiola Muñoz Dodero (Ministra do Meio Ambiente do Peru)	Rogério Marinho (Desenvolvimento Regional)	Paulo Guedes (Ministro da Economia)
<b>ICMBIO</b>	Aécio (gestor do PNSD)						
<b>Departamentos federais</b>	Carlos Henrique (superintendente do DNIT)	Adailton Cardoso Dias (Coordenador de Planejamento do DNIT)	Luciano Tavares (Superintendente adjunto da Suframa)				
<b>Governadores</b>	Gladson Cameli (gov.) e Major Rocha (vice)	província chinesa de Shandomg	governador de Ucayali	Ricardo França - representante do gov. do Acre em BSB	Governador de Madre de Dios		
<b>Grupo de Trabalho da Integração (gabinete do vice Major Rocha)</b>	Francimar Cavalcante						

<b>Prefeitos</b>	Ilderlei Cordeiro (Cruzeiro do Sul) Ildelcleide Cordeiro (irmã do ex- prefeito)	prefeito de Pucallpa	Prefeito de Mâncio Lima	Isaac Lima Marechal Thaumaturgo	Sebastião Correia prefeito de Rodrigues Alves,	Marilete Vitorino prefeita de Tarauacá	
<b>Sociedade Civil</b>							
<b>Associação Comercial Empresarial de Cruzeiro do Sul</b>	Jairo Correa						
<b>Indígenas</b>							
<b>Aldeia</b>	Aldeia São Francisco em Feijó	Rui Kaxinawa Mana Kaxinawa Assis Kaxinawa					
<b>Federação das Indústrias do Acre</b>	José Adriano Ribeiro						

Fonte: Elaboração própria.

## O PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA O INÍCIO DO LICENCIAMENTO

Ainda não há clareza sobre como se dará o processo de licenciamento (Conama 01/89 e 237). As informações coletadas nos trazem algumas perguntas:

- a. Licenciamento ambiental estadual ao invés de federal - qual a justificativa?
- b. Estudo de Impacto Ambiental - feito por técnicos do IMAC ao invés de terceira parte - quais as evidências de ilegalidade dentro da jurisprudência?
- c. Como justificar os Puyanawa como impactados, que deverão ser inseridos no processo de compensação? (área de distância entre traçado da estrada e TI Puyanawa) - pesquisar outros casos
  - Justificar a necessidade de ECI (Escudo da Componente Indígenas) junto com o EIA, ou seja, antes da audiência pública, da emissão da LP e do leilão
  - Quais mecanismos alternativos à PBA-CI temos para compensação de povos indígenas (ver livro MPF)

O processo de licenciamento ambiental configura-se como um elemento primordial e indispensável no tocante à empreendimentos considerados efetivos e potencialmente degradadores do meio ambiente, conforme preceituado pelo art. 10 da Lei 6.938/1981, in verbis:

A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental.

No Brasil, o licenciamento ambiental pode ser realizado por todos os entes federativos, considerando-se algumas particularidades do empreendimento, prevalecendo o critério de dominialidade em relação a determinado território, bem como a abrangência do impacto, conforme a entrada em vigor da LC n. 140/11. Nesse sentido, o licenciamento ambiental deverá ser de competência da União quando (art. 7º, XIV, da LC n. 140/11)<sup>52</sup> forem realizadas atividades e empreendimentos: a) localizados ou desenvolvidos conjuntamente no Brasil e

---

<sup>52</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp140.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp140.html). Acesso em: 08/05/2021. BRASIL.

em país limítrofe; b) localizados ou desenvolvidos no mar territorial, na plataforma continental ou na zona econômica exclusiva; c) localizados ou desenvolvidos em terras indígenas; d) localizados ou desenvolvidos em unidades de conservação instituídas pela União, exceto em Áreas de Proteção Ambiental (APAs); e) localizados ou desenvolvidos em 2 (dois) ou mais Estados; f) de caráter militar, excetuando-se do licenciamento ambiental, nos termos de ato do Poder Executivo, aqueles previstos no preparo e emprego das Forças Armadas, conforme disposto na Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999; g) destinados a pesquisar, lavar, produzir, beneficiar, transportar, armazenar e dispor material radioativo, em qualquer estágio, ou que utilizem energia nuclear em qualquer de suas formas e aplicações, mediante parecer da Comissão Nacional de Energia Nuclear (Cnen); ou h) que atendam tipologia estabelecida por ato do Poder Executivo, a partir de proposição da Comissão Tripartite Nacional, assegurada a participação de um membro do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), e considerados os critérios de porte, potencial poluidor e natureza da atividade ou empreendimento.

O art. 9º, XIV, da LC n. 140/11 versa sobre o licenciamento de responsabilidade municipal. Nesse caso, será de responsabilidade do município os empreendimentos e atividades: a) que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, conforme tipologia definida pelos respectivos Conselhos Estaduais de Meio Ambiente, considerados os critérios de porte, potencial poluidor e natureza da atividade; ou b) localizados em unidades de conservação instituídas pelo Município, exceto em Áreas de Proteção Ambiental (APAs).

Quanto a competência estadual, o art. 8, XIV discorre que a legislação em questão estabelece uma competência residual, isto é, ao estado caberá “promover o licenciamento ambiental de atividades ou empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, ressalvado o disposto nos arts. 7º e 9. A Res. 237/97, em seu artigo 10, define os passos que deverão ser dados no licenciamento, quais sejam:

O procedimento de licenciamento ambiental obedecerá às seguintes etapas:

I — definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida;

II — requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, acompanhado dos documentos, projetos e estudos ambientais pertinentes, dando-se a devida publicidade;

III — análise pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados e a realização de vistorias técnicas, quando necessárias;

IV — a solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, integrante do SISNAMA, uma única vez, em decorrência da análise dos documentos, projetos e estudos ambientais apresentados, quando couber, podendo haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

V — audiência pública, quando couber, de acordo com a regulamentação pertinente;

VI — solicitação de esclarecimentos e complementações pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando couber, podendo haver reiteração da solicitação quando quando os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios;

VII — emissão de parecer técnico conclusivo e, quando couber, parecer jurídico;

VIII — deferimento ou indeferimento do pedido de licença, dando-se a devida publicidade.

Em relação à construção da BR-364, que interligará a cidade peruana de Pucallpa à Cruzeiro do Sul/AC, inicialmente haveria a perspectiva de que o licenciamento ambiental fosse realizado pelo IMAC, conforme informações dadas publicamente pelo próprio diretor-presidente do Instituto de Meio Ambiente do Acre (IMAC), André Hassem, ao prefeito de Cruzeiro do Sul, na qual sinalizavam a transferência da competência pelo IBAMA<sup>53</sup>. Contudo, seguindo os trâmites de cadastramento das informações do empreendimento, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), realizou junto ao IBAMA, o cadastramento da solicitação de licenciamento ambiental, preenchendo a Ficha de Caracterização de Atividade (FCA)<sup>54</sup> referente à construção da BR-364/AC: Integração

---

<sup>53</sup> Disponível em: <https://folhadoacre.com.br/2020/07/09/ilderlei-comemora-autonomia-do-imac-para-emissao-delicenciamento-ambiental-na-estrada-que-liga-cruzeiro-do-sul-a-pucallpa/>. Acesso em: 10/05/2021.

<sup>54</sup> O FCA diz respeito ao formulário eletrônico padrão definido pelo IBAMA para solicitação de licenciamento ambiental. Sendo essencial para subsidiar o LAF (Licenciamento Ambiental Federal), sobretudo as duas primeiras etapas do processo: Análise de Competência e Definição de Escopo de Estudos Ambientais. Disponível em: [https://www.ibama.gov.br/phocadownload/licenciamento/GUIA\\_FCA\\_v20140523.pdf](https://www.ibama.gov.br/phocadownload/licenciamento/GUIA_FCA_v20140523.pdf). Acesso em: 09/05/2021.

Rodoviária Brasil - Peru, nos municípios de Cruzeiro do Sul/AC, Mâncio Lima/AC e Rodrigues Alves/AC, compreendendo um trecho de 151,8 km de extensão.

Embora tivesse sido criado a expectativa de que o processo de licenciamento ficasse a cargo do órgão estadual, o IBAMA entendeu que o processo de licenciamento do empreendimento ficasse a cargo da União, sob a competência do próprio órgão federal, sob o balizamento dos seguintes dispositivos:

“Lei Complementar nº 140/11:

Art. 7º São ações administrativas da União:

[...]

XIV - promover o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades:

d) localizados ou desenvolvidos em unidades de conservação instuídas pela União, exceto em Áreas de Proteção Ambiental (APAs);”

A rodovia está prevista para cortar o Parque Nacional da Serra do Divisor, tornando necessário, conforme previsto na legislação supramencionada, que o licenciamento seja realizado pela União, já que o empreendimento está localizado ou desenvolvido em unidades de conservação instituídas pela própria União.

Outra justificativa para que seja da União a competência para o licenciamento, se deve ao Decreto nº 8.437/2015, o art 3º:

Art. 3º Sem prejuízo das disposições contidas no art. 7º, caput, inciso XIV, alíneas “a” a “g”, da Lei Complementar nº 140, de 2011, serão licenciados pelo órgão ambiental federal competente os seguintes empreendimentos ou atividades:

I - rodovias federais:

a) implantação;

Como se nota, para a implantação de rodovias federais, é imprescindível a realização de licenciamento ambiental pelo Governo Federal. Nesse sentido, conforme parecer técnico

emitido pelo IBAMA, não há como o processo de licenciamento ser feito por órgãos estaduais. Além disso, no processo de licenciamento, deve ser realizado rito ordinário com a elaboração de EIA/RIMA<sup>55</sup> pelo fato do empreendimento está localizado em área pertencente à Amazônia Legal, buscando auferir o dimensionamento dos possíveis impactos ambientais ocasionados pelo empreendimento, e quais as necessárias medidas de mitigação.

Até onde se é possível aferir no momento, o processo de licenciamento encontra-se paralisado, aguardando parecer jurídico sobre a viabilidade de construção da BR-364, bem como manifestação do ICMBIO, já que esta tem previsão de perpassar o interior do Parque Nacional da Serra do Divisor, ou seja, irá afetar diretamente uma Unidade de Proteção Integral cuja definição encontra-se na Lei nº 9.985/2000, art. 11: "tem como objetivo básico a preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico".

Ao destacar a ausência de previsão legal para construção de empreendimentos que afetem unidades de conservação desta categoria, o IBAMA solicitou entendimento do ICMBIO (órgão gestor do Parque Nacional da Serra do Divisor), e parecer jurídico quanto o fato de que se há impedimento para o prosseguimento do processo de licenciamento, já que a Lei do SNUC nº 9.985/2000, que classifica os Parques Nacionais como Unidades de Conservação de proteção integral, entende que somente é admitido o uso indireto dos seus recursos naturais. Contudo, foi ressaltado a existência de previsão legal da construção da BR-364 no decreto que criou o parque, o Decreto 97.839 de 16 de Junho de 1989, conforme se apercebe:

Art. 1.º Fica criado, no Estado do Acre, o Parque Nacional da Serra do Divisor, abrangendo terras dos Municípios de Mâncio Lima e Cruzeiro do Sul, com o objetivo de proteger e preservar amostra dos ecossistemas ali existentes, assegurando a preservação de seus recursos naturais, proporcionando oportunidades controladas para uso pelo público, educação e pesquisa científica.

[...]

---

<sup>55</sup> O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) são exigidos na fase de licenciamento prévio de empreendimentos e atividades que possam causar impactos ambientais significativos, conforme Resolução Conama nº 1/1986. Disponível em: <http://pnla.mma.gov.br/images/2018/08/Procedimentos-de-Licencamento-Ambiental-IBAMA.pdf>. Acesso em: 09/05/2021.

Art. 3º Fica autorizada a implantação futura do trecho da BR-364 que corta os limites deste Parque Nacional, devendo ser observadas, para este fim, todas as medidas de proteção ambiental e compatibilização do traçado com as características naturais da área.

Nisso, o IBAMA busca dirimir essa questão para que possa dar prosseguimento ao processo de licenciamento, ou se decida pela inviabilidade do procedimento.

## REPERCUSSÕES DA RODOVIA UCAYALI/ACRE NO PERÚ

A discussão sobre a rodovia que ligará Ucayali (Peru) ao Estado do Acre (Brasil) evoluiu e conquistou a aprovação do Projeto de Lei (PL) N° 6486, com 86 votos favoráveis do Congresso peruano, no dia 21 de maio de 2021. O PL declara a necessidade pública e interesse nacional a interligação sustentável multimodal de Pucallpa a Cruzeiro do Sul<sup>56</sup>.

O Ministro do Meio Ambiente do Perú, Gabriel Quijandrá, lamentou o projeto de lei e alertou quanto a ausência de respaldo técnico diante do alto potencial de impacto do empreendimento, com vistas a afetar terras indígenas e territórios protegidos; junto a nota, via twitter, o ministro adicionou um estudo da Universidade de Richmond relativo aos impactos socioambientais das rotas proposta entre Pucallpa e Cruzeiro do Sul<sup>57</sup>. Ainda em março de 2021 a Defensoría del Pueblo do Perú demonstrou preocupação com o andamento do PL em comento, na ocasião destacou a carência técnica e jurídica do projeto onde a garantia da conversação de áreas naturais e o respeito aos direitos dos povos originários não era sustentada. Ante as circunstâncias a Defensoria argumentou que a iniciativa desviava do dever do Congresso Nacional de velar pelo respeito à Constituição. Fato importante a ser ressaltado; em 2018 a Defensoría del Pueblo posicionou-se num âmbito de cautela quanto a implementação da Lei N° 30723, este estipulou “prioridad e interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables en el departamento de Ucayali”<sup>58</sup>.

Logo após a aprovação do PL a Organização Regional da Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (AIDSESP) Ucayali (ORAU) trouxe a público que não foi consultada nas etapas antecedentes à aprovação pelo Congresso peruano, ou seja, os interesses indígenas foram alijados do processo. Em outro momento a

---

<sup>56</sup> CONGRESSO do Perú aprova construção de rodovia Ucayali/Acre. **Juruá online**, 25 de maio de 2021 .Disponível em: <<https://www.juruáonline.com.br/congresso-do-peru-aprova-construcao-de-rodovia-ucayali-acre/>> Acesso: 07 jun. 2021

<sup>57</sup> QUIJANDRÁ, G. **La promoción de proyectos de ley sin sustento técnico implica un riesgo enorme, especialmente si estos tienen potencial de afectar territorios ambientalmente frágiles y con presencia de pueblos originarios. Ojalá @congresoperu no apruebe esta propuesta en el pleno.** Twitter: @GQuijandriaA. Disponível em: <<https://twitter.com/GQuijandriaA/status/1395539895972769792/photo/2>>. Acesso: 07 jun. 2021

<sup>58</sup> PERÚ. Defensoría del Pueblo: proyecto de ley que promueve vía Pucallpa – Cruzeiro do Soul pone en riesgo bosques y derechos de pueblos indígenas. **Defensoría del Pueblo**, 19, mar. 2021. Disponível em: <<https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-proyecto-de-ley-que-promueve-via-pucallpa-cruzeiro-do-soul-pone-en-riesgo-bosques-y-derechos-de-pueblos-indigenas/>>. Acesso em: 10/06/2021

organização havia sinalizado seus pesares, com a afetação de 10 ou mais comunidades dos povos Shipibo e Ashaninka, “além do território do povo Isconahua, em isolamento voluntário”; e o inclinamento das rotas em fomentar atividades ilegais e ameaças às lideranças indígenas. Berlin Diques, líder Asháninka e presidente da AIDSESEP no departamento de Ucayali, posicionou-se publicamente contra o desenvolvimento da rodovia e cobrou uma ação de sustação do projeto ao presidente do Perú, Francisco Sagasti<sup>59</sup>.

Juntando-se a Defensoria Del Pueblo e a ORAU, a associação civil Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR) enviou ao presidente Francisco Sagasti comunicado requerendo atenção ao PL N° 6486/2020- CR, em junho de 2021. A vice-presidente da associação civil DAR, Vanessa Cueto, defendeu a integração e o comércio como fatores importantes no desenvolvimento, contudo, ressaltou que isto deve ser realizado por caminhos inteligentes e menos danosos amparados em estudos, nesse sentido, solicitou ao presidente Sagasti “estudios ambientales que identifiquen los impactos acumulativos y sinérgicos que podría traer el proyecto”<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> PIDEN al presidente Sagasti observar proyecto de ley de vía que pone en riesgo a poblaciones amazónicas. **Info región**, 23 jun. 2021. Disponível em: <<https://www.inforegion.pe/285541/piden-al-presidente-sagasti-observar-proyecto-de-ley-de-via-que-pone-en-riesgo-a-poblaciones-amazonicas/>>. Acesso em: 10/06/2021

<sup>60</sup> Ibid.,2021.

## POSSÍVEIS IMPACTOS

Entre os impactos previstos na implementação de obras de infraestrutura estão problemas de: falta de transparência, subdimensionamento de impactos e riscos socioambientais, inclusive cumulativos, na fase preliminar de estudos de inventário, ausência de processos de consulta e consentimento prévio, livre e informado junto aos povos indígenas, estudos desconsiderando impactos sobre povos indígenas e seus territórios, processo de licenciamento pouco transparente e com inconsistências, falta de monitoramento efetivo dos impactos, inclusive de ações de compensação e mitigação. A estes processos a falta de transparência e confiança de que as leis e regulações socioambientais possam evitar violações de direitos gera conflitos entre os povos afetados, governo e empreendedores.

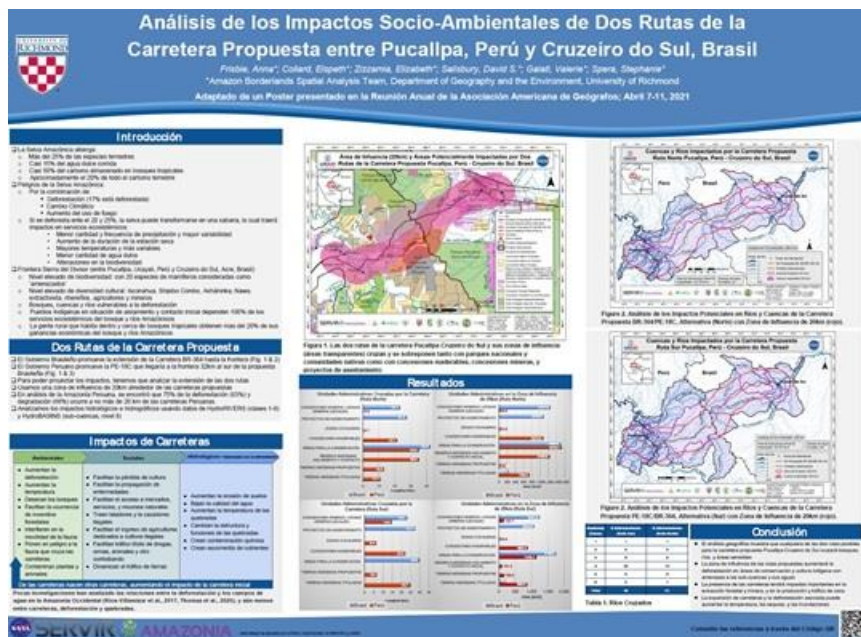
Analisando os impactos da BR-317 (estrada do Pacífico) e os impactos relacionados à expansão da BR-364 até Mâncio Lima – AC, elaborou-se um contingente de possíveis impactos relacionados à ampliação da BR-364 entre Mâncio Lima – Pucallpa (Tabela 3).

*Tabela 3. Possíveis impactos gerados pela ampliação da BR-364, baseados nos impactos levantados no processo de pavimentação da BR-317.*

	Impacto	Fase		
		Planejamento	Instalação	Operação
Meio Físico	1) Emissão de Materiais Particulados, Ruídos e Gases		x	
	2) Alteração na Paisagem Local		x	x
	3) Modificação do Sistema Natural de Drenagem	x	x	x
	4) Indução a Processos Erosivos		x	x
	5) Carreamento de Sólidos e Assoreamento da Rede de Drenagem		x	x
	6) Interferências em Áreas com Autorização e Concessão Minerária		x	
	7) Interferência com a Qualidade das Águas Superficiais e Subterrâneas		x	x
	8) Interferências com Mananciais Hídricos		x	x
	9) Geração de Resíduos		x	x
	10) Deposição de Material de Descarte		x	
Meio Biótico	11) Alterações na Vegetação		x	
	12) Aumento de Caça, Coleta de Fauna Silvestre e Atropelamento; Perda ou Afugentamento da Fauna		x	x
	13) Aumento da Pressão Antrópica sobre os Recursos da Flora e Fauna		x	x
	14) Risco de Incêndios		x	x

	15) Formação de Ambientes Propícios ao Desenvolvimento de Vetores		X	
Meio Antropico	16) Criação de Expectativas e Incertezas	X	X	X
	17) Alteração na Dinâmica Cotidiana da População		X	X
	18) Alteração no Quadro Demográfico		X	X
	19) Alteração no Nível Atual e na Tendência de Evolução na Taxa de Acidentes		X	X
	20) Aumento da Demanda por Bens e Serviços		X	X
	21) Aumento da Renda Local e das Arrecadações Públicas		X	X
	22) Redução do Consumo de Combustível		X	X
	23) Alteração no Quadro de Saúde Pública		X	
	24) Melhoria da Acessibilidade Local		X	X
	25) Interferências na Área de Produção Agropecuária		X	X
	26) Geração de Emprego e Renda		X	X
	27) Expectativa de Desenvolvimento Regional			X
	28) Aumento do Tráfego de Veículos e Máquinas		X	X
	29) Possibilidade de Acidentes com Cargas Perigosas		X	X
	30) Interferências com o Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico		X	X
	31) Interferências com Populações Indígenas		X	X

A análise feita pelo departamento de geografia e meio ambiente da universidade concluiu que a estrada cruzará rios e áreas sensíveis; assevera como certo o aumento do desmatamento, de atividade mineradora, das ameaças as bacias hidrográficas e do tráfico de coca; ademais, a associação dos impactos pode resultar na subida da temperatura e piora das inundações na região (Figura 5).



## ALTERNATIVAS VERDES

O guia de boas práticas para estradas ecologicamente corretas, apoiado pelo Conselho de Conservação para a América Latina (LACC), aponta que até 2050 cerca de 25 milhões de quilômetros de estradas serão construídos, deste montante 90% estará em regiões ricas em biodiversidade em países em desenvolvimento<sup>62</sup>.

A construção de estradas impacta diretamente a vida selvagem, cria-se distúrbios sonoros, emissões de poeira, poluentes no solo na vegetação e alteração dos habitat perto da construção. A colisão veicular, bem documentada, ocorre com frequência nos casos de bloqueio de caminhos de migração ou via de acesso a água e comida. Neste caso uma das alternativas é o Sistema Urubu desenvolvido pelo Centro Brasileiro de Ecologia de Estrada da Universidade Federal de Lavras (CBEE) de Minas Gerais junto a Concessionária Auto Raposo Tavares (CART) –responsável por um corredor de 834 quilômetros entre Bauru e Presidente Epitácio. O sistema conta com cerca de condução, radares de fiscalização em locais identificados como área de travessia, sinalização, sinalização e inspetores a postos para possíveis resgates. Ademais, a empresa tem outra iniciativa que consiste na criação de passagem sob o asfalto para a fauna silvestre<sup>63</sup>.

Frente a estas externalidades o guia criou um plano a ser seguido no desenvolvimento do projeto rodoviário com vista a integrar a questão ambiental desde o princípio. A hierarquia da mitigação pode cooperar na gestão ambiental, pois busca evitar, minimizar, reabilitar, compensar e contribuir<sup>64</sup> (Figura 6).

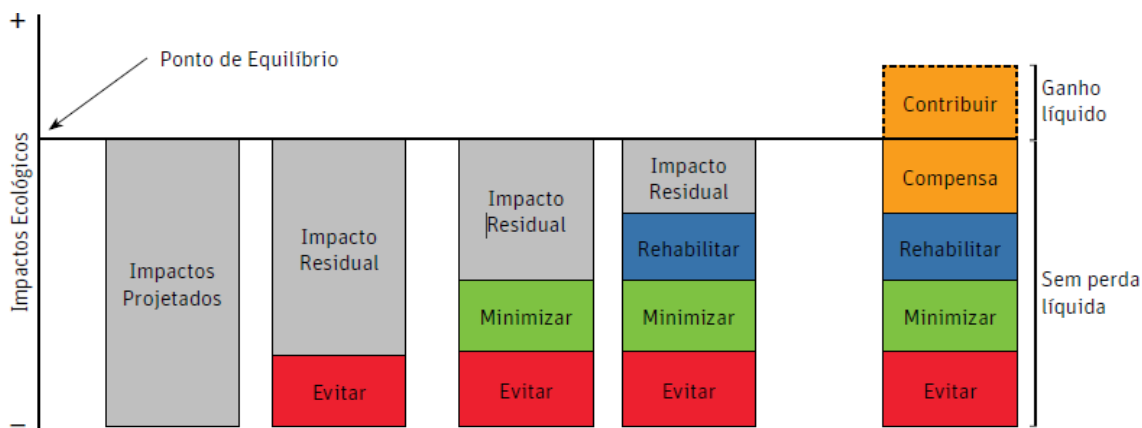
---

<sup>61</sup> Frisbie, A., Collard, E., Zizzamia, E., Salisbury, D. S., Galati, V., Spera, S. (2021). **Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de dos Rutas de la Carretera Propuesta entre Pucallpa, Perú y Cruzeiro do Sul, Brasil**. Adaptado de un Poster presentado en la Reunión Anual de la Asociación Americana de Geógrafos, Abril 7-11, 2021. Virtual, Seattle, WA, EEUU. Disponível em: <[https://scholarship.richmond.edu/absat\\_posters/2/](https://scholarship.richmond.edu/absat_posters/2/)>. Acesso em: 13/06/2021

<sup>62</sup> UFSC. Estradas sustentáveis são o caminho para o desenvolvimento consciente das cidades, 04, set. 2017. Disponível em: <<http://projetoescola.labtrans.ufsc.br/projetoescola/noticias/estradas-sustentaveis-sao-o-caminho-para-o-desenvolvimento-consciente-das-cidades>>. Acesso em: 13 jun. 2021.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> QUINTERO, J.D. Guia de boas práticas para estradas ecologicamente corretas. Disponível em: <<https://doczz.com.br/doc/34867/guia-de-boas-pr%C3%A1ticas-para-estradas-ecologicamente-corretas>>. Acesso em: 13 jun. 2021.



Fonte: Adaptado de BBOP 2009; PricewaterhouseCoopers 2010.

Figura 6. Hierarquia da Mitigação<sup>65</sup>.

Uma estrada ecológica não prevê só os mecanismos de mitigação, mas institui na estrutura de construção dos planos mecanismos seguros, como o estudo prévio para identificação precoce dos impactos; planejamento do papel de uso da terra e dos recursos naturais; incorporação dos serviços de ecossistemas ao ciclo do projeto rodoviário; uso de pavimentação permeável entre outros indicadores presentes no guia de boas práticas.

Outra alternativa ousada: presente no estudo que fez uso da teoria das opções reais para analisar se parte do Parque dos Manguezais, em Recife-PE, deveria ou não ser utilizado para construção de rodovia, mostrou a opção “rodovia suspensa”, nesta pesquisa, como a melhor alternativa considerando o valor da biodiversidade do local e os impactos ambientais amenizados no processo que tornava a opção, mesmo que mais elevada financeiramente, vantajosa<sup>66</sup>.

## CONCLUSÃO

Há claramente uma disputa de narrativas sobre a posição dos povos indígenas em relação à estrada. A mídia institucional, tanto do governo do estado quanto municipal, e local tenta impulsionar o projeto, com manchetes que exaltam o projeto e trazem entendimento de consenso sobre a obra. A mídia nacional e grande parte das

<sup>65</sup> Ibid.

<sup>66</sup> MARTINS; MELO. O Valor Da Preservação Do Parque Dos Manguezais Em Recife-pe:Uma Utilização Do Método De Opções Reais. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2007/artigos/A07A146.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2021.

instituições não governamentais, locais, nacionais e regionais, estão ainda alheias a este processo.

Já os povos indígenas apresentam discurso controverso. A falta de transparência sobre o processo de planejamento e estudo da obra e a desinformação sobre possíveis impactos são pontos de atenção. Sem a compreensão sobre o significado real de tamanha obra, sem avaliações relativas a custos sociais, econômicos, ambientais, institucionais e de segurança, os possíveis impactados estarão fadados a decisões de circunstância, baseadas em narrativas.

Até o momento não houve informação sobre possível processo de consulta prévia, livre e informada, para povos indígenas e comunidades tradicionais afetadas.

É necessário criar um processo de discussão ampla e coletiva expondo pontos positivos, impactos, e possíveis alternativas para que as comunidades indígenas possam decidir de forma consciente qual o caminho seguir.

○ Instituto Fronteiras gerencia redes de cooperação transfronteiriças criando soluções inovadoras coletivas para problemas socioambientais locais com foco territorial no Vale do Juruá, na Amazônia. Promovemos mudanças locais relevantes, revertendo comportamentos destrutivos em relação à natureza; regenerar ecossistemas e suas comunidades; e fortalecimento de trajetórias transformadoras visando um futuro totalmente sustentável. Chamamo-nos Fronteiras porque concentramos os nossos esforços nas fronteiras que se formam aqui e agora, no contexto único em que nos encontramos.