



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
Gabinete do Ministro
Assessoria Especial Assuntos Parlamentares e Federativos
Coordenação-Geral de Assuntos Federativos

OFÍCIO SEI Nº 3148/2026/MPI

Ao Senhor,

CARLOS VERAS

Deputado Federal

Primeiro-Secretário

Câmara dos Deputados, Edifício Principal, Térreo, Ala A, Sala nº 27

70160-900, Brasília-DF

primeira.secretaria@camara.leg.br / ric.primeirasecretaria@camara.leg.br

Assunto: Requerimento de Informação 400/2026 - Ofício 1ªSec/RI/E/nº 139.

Referência: Ao responder este Ofício, favor indicar expressamente o Processo nº 15000.000873/2026-37.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Cumprimentando-o cordialmente, em atenção ao Requerimento de Informação nº 400/2026 (59336186), de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, encaminhado com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, apresentam-se as informações solicitadas:
2. Inicialmente, cumpre esclarecer que o Ministério dos Povos Indígenas (MPI), nos termos do Decreto nº 11.355, de 1º de janeiro de 2023, possui competência para formulação, coordenação, articulação e monitoramento das políticas públicas voltadas à garantia, proteção e promoção dos direitos dos povos indígenas, incluindo ações relacionadas à proteção territorial, gestão ambiental e territorial indígena, participação social e articulação interinstitucional em matérias que possam afetar povos e territórios indígenas. Nesse contexto, compete ao Ministério dos Povos Indígenas atuar na coordenação política e institucional de temas relacionados à consulta prévia, livre e informada, à proteção de direitos coletivos indígenas e à articulação junto aos demais órgãos e entidades da administração pública federal envolvidos em empreendimentos ou políticas públicas com potencial impacto sobre povos indígenas.
3. No âmbito de sua entidade vinculada, a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), autarquia federal responsável pela proteção e promoção dos direitos dos povos indígenas, exerce atribuições técnicas e administrativas relacionadas à identificação, proteção e monitoramento de terras indígenas, povos indígenas isolados e de recente contato, análise de componentes indígenas em processos de licenciamento ambiental, elaboração de estudos e manifestações técnicas, bem como acompanhamento de medidas de proteção territorial e salvaguardas socioambientais relacionadas a empreendimentos e obras de infraestrutura potencialmente incidentes sobre povos e territórios indígenas.
4. Dadas as competências institucionais deste Ministério e de sua entidade vinculada, bem como os questionamentos formulados no âmbito do presente Requerimento de Informação, o Ministério dos Povos

Indígenas encaminhou a demanda à Funai, a qual apresentou as informações técnicas pertinentes por meio do Ofício nº 759/2026/PRES/FUNAI (61549396) e respectivos anexos, os quais seguem encaminhados em conjunto para conhecimento e análise.

5. Por fim, o Ministério dos Povos Indígenas reafirma seu compromisso institucional com a transparência administrativa, a cooperação interinstitucional e a observância dos direitos constitucionalmente assegurados aos povos indígenas, especialmente no que se refere à participação social, à proteção territorial e à adequada consideração dos impactos potencialmente incidentes sobre povos e territórios indígenas no âmbito de políticas públicas e empreendimentos de infraestrutura.

6. Despeço-me renovando os votos de estima e consideração, deixando este Gabinete Ministerial à disposição para informações adicionais.

Anexos:

I - Ofício 759/2026/PRES/FUNAI (61549396);

II - Informação 537/2026/Seageo/Cocart/CGGeo/Didem-FUNAI Técnica (61553315);

III - Mapa 1 (61549422);

IV - Mapa 2 (61549473);

V - Mapa 3 (61549651);

VI - Mapa 4 (61549685);

VII - Mapa 5 (61542882);

VIII - Mapa 6 (61543022);

IX - Mapa 7 (61543221);

X - Despacho 20/2026/COLIN/CGAIA/DIGAT (61542560);

XI - Despacho 20/2026/COLIN/CGAIA/DIGAT 28 (61542792);

XII - Despacho 693/2026/CGFIS/DPT (61553398);

XIII - Ofício No 14992/2023/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (61542482);

XIV - Relatório Final do Componente Indígena 1 (61554008);

XV - Relatório Final do Componente Indígena 2 (61554533);

XVI - Relatório Final do Componente Indígena 3 (61554775);

XVII - Ofício 2926/2024/DPDS/FUNAI (61550731);

XVIII - Ofício 260/2026/DIGAT/FUNAI (61550884);

XIX - Informação 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI Técnica (61550847);

XX - Termo de Referência Complementar (61550794);

XXI - Informação 2/2026/Seid/CMI/CGI/DPT-FUNAI Técnica (61550920);

XXII - Relatório GT BR 319 (61522849).

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente

ELOY TERENA

Ministro de Estado dos Povos Indígenas



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Henrique Eloy Amado Terena, Ministro(a) de Estado**, em 25/05/2026, às 22:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://colaboragov.sei.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **61569805** e o código CRC **AE8FF7FB**.

Esplanada dos Ministérios, Bloco C, - Bairro Zona Cívico-Administrativa
CEP 70297-401 - Brasília/DF
(61) 2020-8523 - e-mail aspar.mpi@povosindigenas.gov.br

Processo nº 15000.000873/2026-37.

SEI nº 61569805



7993943

08620.002480/2007-32



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS
DIRETORIA DE PROMOÇÃO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

OFÍCIO Nº 2926/2024/DPDS/FUNAI

Brasília, data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor

LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO

Diretor de Planejamento e Pesquisa
Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Brasília - DF
(protocolo eletrônico)

C/C

À Senhora

CLAUDIA JEANNE DA SILVA BARROS

Diretora de Licenciamento Ambiental
Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC
Instituto Nacional do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama
Brasília - DF
(protocolo eletrônico)

Ao Senhor

CLOVES EDUARDO BENEVIDES

Subsecretário de Sustentabilidade
Ministério dos Transportes
Brasília - DF
(protocolo eletrônico)

Assunto: BR 319 - trecho do km 250 ao km 655. Componente indígena - estudos complementares e detalhamento do PBA.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08620.002480/2007-32.

Senhor Diretor,

1. Trata-se do licenciamento ambiental da BR-319/AM, trecho entre o km 250,00 e o km 655,0 (entroncamento com a BR-230, em Humaitá/AM), de interesse do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).
2. Encaminhamos a Informação Técnica n.º 37/2024/COTRAM/CGLIC/DPDS-FUNAI (6798959), que contém análise do Plano de Trabalho para apresentação do Componente Indígena do Plano Básico

Ambiental - CI-PBA relativo ao licenciamento ambiental da BR-319/AM, trecho entre o km 250,00 e o km 655,0 (entroncamento com a BR-230, em Humaitá/AM), que contempla as terras indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João, Nove de Janeiro, Ipixuna, Ariramba e Lago Capanã.

3. Além das terras indígenas supramencionadas, destacamos que, conforme sinalizado nos Ofícios nº 1308/2024/DPDS/FUNAI (6727433), de 13/06/2024 e nº 1512/2024/DPDS/FUNAI, de 04/07/2024, a área técnica identificou a necessidade de realização de estudos complementares e/ou medidas de proteção junto a outros povos e territórios, não contemplados inicialmente. Nesse sentido, apresentamos abaixo proposta de inclusão das seguintes comunidades:

	Terra Indígena	Distância (km)	Justificativa	Etnia	Município	Situação da TI	Componente Indígena	Protocolo de Consulta
1	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)
2	Pirahã	88.86	Impactos Sinérgicos com a BR-230 / Necessidade de plano de proteção territorial integrado para o complexo de Terras Indígenas da região Marmelos	Pirahã	Humaitá	Regularizada	Proteção Territorial	
3	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	
4	Lago Jauari	51.1	Relação próxima com as TIs Lago do Capanã e Ariramba. Proximidade com a BR-319	Mura	Manicoré	Regularizada	Dados secundários - TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	Protocolo de Consulta - Povo Mura e Munduruku - Manicoré (SEI nº 6892132)
5	Jiahui	111.44	Impactos Sinérgicos com a BR-230 / Necessidade de plano de proteção territorial integrado para o complexo de Terras Indígenas da região Marmelos	Diahui	Humaitá	Regularizada	Proteção Territorial	Protocolo de Consulta - Povo Pain Jiahui (SEI nº 6892134) 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
6	Tenharim Marmelos (Glebas A e B)	124.72	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 Tenharim Marmelos_ (SEI nº 6892154) e Protocolo de Consulta - Povos Kagwahiva do Sul do Amazonas (SEI nº 6892176)
7	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)
8	Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista)	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Apurinã, Paumari, Katukina e Deni	Tapauá	Em estudo	Dados primários - TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	
9	Lago do Barrigudo	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Apurinã	Beruri	Em estudo	Dados primários - TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	
10	Aldeias Kamayúá e Macedônia Canaã	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Munduruku e Apurinã	Manicoré	Reivindicada	Dados primários - TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	Protocolo de Consulta Comunitário da Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Amapá
11	Aldeias Tucumã e Cujubim	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Apurinã, Mura	Humaitá	Reivindicada	Dados primários - TR Complementar Consolidado - com CI-PBA	
12	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
13	Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claro, Traíra, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba	Limites não conhecidos	Proximidade com a BR-319	Mura	Manicoré	Em estudo	Detalhamento do CI-PBA	Protocolo de Consulta - Povo Mura e Munduruku - Manicoré (SEI nº 6892132)

4. No que se refere a indígenas isolados, deverão ser observadas as orientações da Diretoria de Proteção Territorial da Funai.

5. Para alinhamento sobre os desdobramentos do processo, sugerimos a realização de reunião pela plataforma Teams em data a ser definida a posteriori. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais por meio da Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental - CGLic, nos seguintes contatos: telefone (61) 3247-6699, e-mail cglic@funai.gov.br.

Anexos: I - Informação Técnica n.º 37/2024/COTRAM/CGLIC/DPDS-FUNAI (6798959)

Atenciosamente,

LUCIA ALBERTA ANDRADE DE OLIVEIRA
Diretora de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável



Documento assinado eletronicamente por **Lucia Alberta Andrade de Oliveira, Diretor(a)**, em 30/12/2024, às 09:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site: http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7993943** e o código CRC **802FB54C**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08620.002480/2007-32

SEI nº 7993943

SCS, Quadra 9, Torre B, Ed. Parque Cidade Corporate
CEP: 70308-200 - Brasília-DF
Telefone: (61) 3247-6501- <http://www.funai.gov.br>



09642039

08620.002480/2007-32



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

DIRETORIA DE GESTÃO AMBIENTAL E TERRITORIAL

OFÍCIO Nº 260/2026/DIGAT/FUNAI

Brasília, data da assinatura eletrônica.

Ao Senhor

LUIZ GUILHERME RODRIGUES DE MELLO

Diretor

Diretoria de Planejamento e Pesquisa

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Brasília - DF

(protocolo eletrônico)

À Senhora

CLAUDIA JEANNE DA SILVA BARROS

Diretora de Licenciamento Ambiental

Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

SCEN Trecho 2 - Ed. Sede

Brasília/DF

(protocolo eletrônico)

C/C

Ao Senhor

CLOVES EDUARDO BENEVIDES

Subsecretário de Sustentabilidade

Ministério dos Transportes

Brasília - DF

(protocolo eletrônico)

Assunto: Componente Indígena do Licenciamento Ambiental da Pavimentação da Rodovia BR-319/AM - “Trecho do Meio”, segmento do km 250,0 – km 655,7.

Referência: Processo Ibama nº 02001.006860/2005-95. Processo Dnit nº 50600.014708/2015-41. Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo Funai nº 08620.002480/2007-32.

Senhor(a) Diretor(a),

1. Em atenção ao Ofício Nº 206202/2025/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (9039759) e

a o processo de licenciamento ambiental de Pavimentação e Melhoramentos, incluindo a construção de Obras de Artes Especiais, na BR-319/AM - “Trecho do Meio”, segmento do km 250,0 – km 655,7, em trâmite no IBAMA sob o nº 02001.006860/2005-95, encaminhamos a Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (09419709).

2. Na oportunidade, encaminhamos o Termo de Referência complementar (09637485) e roteiro de detalhamento das medidas (09638983), para elaboração do Estudo complementar consolidado com CI-PBA, conforme indicado no Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943). Solicitamos o protocolo, pelo empreendedor, do Plano de Trabalho para realização dos estudos, em atendimento às diretrizes ora encaminhadas.

3. Para o detalhamento dos Programas de Proteção Territorial, deverão ser observadas as orientações e diretrizes da Diretoria de Proteção Territorial desta Fundação.

4. Por fim, encaminhamos a Informação Técnica nº 1621/2025/Seageo/Cocart/CGGeo/Didem-FUNAI (09476606) e a Informação Técnica nº 15/2025/Cocaf/CGid/Didem-FUNAI (9249071), de competência da Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas (Didem), com informações atualizadas sobre reivindicações fundiárias indígenas na região do empreendimento.

5. Para a devida instrução processual, solicitamos que a resposta a este ofício seja remetida por meio do protocolo digital no site oficial da Funai (orientações disponíveis no endereço <https://www.gov.br/pt-br/servicos/protocolar-documentos-junto-a-fundacao-nacional-dos-povos-indigenas-funai>), referenciando expressamente o número do processo na Funai nº 08620.002480/2007-32, a fim de evitar a duplicidade de trâmites.

6. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais junto à Coordenação-Geral de Análise de Impacto Ambiental (CGaia/Digat), por meio do telefone (61) 3247-6908 ou pelo e-mail cgaia@funai.gov.br.

- Anexos:
- I - Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI nº 09419709)
 - II - Termo de Referência complementar (SEI nº 09637485)
 - III - Roteiro de detalhamento do CI-PBA (SEI nº 09638983)
 - IV - Informação Técnica nº 1621/2025/Seageo/Cocart/CGGeo/Didem-FUNAI (SEI nº 09476606)
 - V - Informação Técnica nº 15/2025/Cocaf/CGid/Didem-FUNAI (SEI nº 9249071)
 - VI - Manual Vigilância e proteção de terras indígenas (2015) (SEI nº 09638995)
 - VII - Manual Programa de Proteção Territorial (2013) (SEI nº 09639000)

Atenciosamente,

LUCIA ALBERTA ANDRADE DE OLIVEIRA
Diretora de Gestão Ambiental e Territorial - Digat



Documento assinado eletronicamente por **Lucia Alberta Andrade de Oliveira, Diretor(a)**, em 03/02/2026, às 16:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site: http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **09642039** e o código CRC **B31878D9**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08620.002480/2007-32

SEI nº 09642039

SCS, Quadra 9, Torre B, Ed. Parque Cidade Corporate
CEP: 70308-200 - Brasília-DF
<http://www.funai.gov.br>



09419709

08620.002480/2007-32



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI

Brasília, na data da assinatura digital.

À Coordenação-Geral de Análise de Impactos Ambientais - CGaia/Digat

Assunto: **Resposta ao Ofício nº 206202/2025/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE - Componente indígena do licenciamento ambiental da rodovia BR-319/AM.**

Dados Gerais		
Empreendimento	Tipologia	Rodovia
	Empreendimento	BR-319/AM, sub-trecho entre o km 250 e 655,7 (entroncamento com a BR 230 em Humaitá/AM)
Empreendedor	Empreendedor	DNIT
Órgão Licenciador	Licenciador	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama
	Processo Ibama nº	02001.006860/2005-95
Componente Indígena	Processo Funai nº	08620.002480/2007-32
	Coordenação Responsável	Coordenação do Componente Indígena de Empreendimentos Lineares - Colin, Coordenação-Geral de Análise de Impactos Ambientais - CGaia/Digat
	Terras Indígenas	Apurinã do Igarapé Tauamirim; Apurinã do Igarapé São João; Ipixuna; Ariramba; Nove de Janeiro; Lago Capanã; Juma; Pirahã; Cunchã-Sapucaia; Lago Jauari; Jiahui; Tenharim Marmelos (Glebas A e B); Sepoti; Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista); Lago Barrigudo <input type="checkbox"/> ; Aldeias Kamayuá e Macedônia Canaã; Aldeias Tucumã e Cujubim <input type="checkbox"/> (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 m, Nova Morada – 7 km <input type="checkbox"/>); Aldeia Itaparaná <input type="checkbox"/> ; Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Mura do Médio Madeira) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Etnias	Apurinã, Parintintin, Diahui, Mura, Juma, Pirahã, Tenharim, Paumari, Katukina, Debi e Munduruku <input type="checkbox"/>
	Coordenações Regionais da Funai	CR Madeira, CR Manaus, CR Médio Purus, CFPE Madeira e CFPE Purus

1. INTRODUÇÃO

1. Esta Informação Técnica responde ao Ofício N° 206202/2025/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE (SEI n° 9039759), que solicita à Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) reconsiderar a solicitação expressa no Ofício n° 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943), de realização de estudos complementares e/ou medidas de proteção para 13 (treze) comunidades e terras indígenas, não contempladas no primeiro estudo, no âmbito do Componente Indígena do licenciamento ambiental da BR-319/AM, no trecho entre o km 250 e o km 655. O DNIT conclui não ser pertinente a realização de estudos adicionais para as comunidades propostas por esta Fundação.

2. A presente análise visa contextualizar tecnicamente os argumentos do DNIT, reafirmando a imprescindibilidade da inclusão das referidas terras indígenas, com base na legislação vigente, em dados científicos sobre os impactos de grandes obras de infraestrutura na Amazônia e no princípio da precaução, que deve nortear todo o processo de licenciamento ambiental.

2. ANÁLISE DOS CRITÉRIOS APRESENTADOS PELO DNIT

3. O DNIT baseia sua negativa em cinco critérios principais: **(1)** a distância superior a 40 km do eixo da rodovia; **(2)** a presença de Unidades de Conservação (UCs) como barreiras; **(3)** a localização fora do interflúvio Purus/Madeira; **(4)** a proximidade com outras rodovias; e **(5)** a condição de preservação da paisagem no entorno. Passa-se à análise pormenorizada de cada um.

2.1. Indícios de impactos no raio acima de 40 km

4. O DNIT argumenta que, por estarem todas as 13 comunidades a mais de 40 km do eixo da rodovia, estariam fora do raio de presunção de impactos estabelecido pela **Portaria Interministerial n° 060/2015**.

5. Inicialmente, destacamos que 05 das 13 comunidades e terras indicadas localizam-se dentro do raio de 40 km, conforme dados da Coordenação-Geral de Identificação e Delimitação (CGid/Didem-Funai), quais sejam: Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista) (Portaria n.º 1049/PRES-FUNAI, DOU de 18/07/2024); Lago Barrigudo (Portaria n.º 1047/PRES-FUNAI, DOU de 17/07/2024); Aldeias Kamayuá e Macedônia Canaã; Aldeias Tucumã e Cujubim (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 km, Nova Morada – 7 km); Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Terra Indígena Mura do Médio Madeira - Portaria n.º 912/PRES-FUNAI, de 01/04/2024) (vide Informação Técnica n° 15/2025/Cocaf/CGid/Didem-FUNAI, SEI n° 9249071).

6. Ademais, cabe destacar que os limites estabelecidos pelo Anexo I da Portaria Interministerial n° 60/2015 devem ser tomados apenas como referência para presunção de impacto, sendo imprescindível que os limites reais da área de influência do empreendimento sejam definidos com base em Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Componente Indígena (CI-EIA), elaborado com rigor metodológico e processo de consulta adequado às comunidades afetadas. Conforme dispõe o art. 5º, inciso III, da Resolução CONAMA n° 01/1986, esses limites devem considerar, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza o empreendimento. Conforme a Resolução CONAMA n° 01/1986:

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

(...)

III - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;

(...)

7. Nesse sentido, somente a partir do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental, elaborado com o devido rigor metodológico e adequado processo de consulta às comunidades afetadas, é que os limites da área geográfica na qual são detectáveis os impactos de um empreendimento devem ser estabelecidos, “considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza”. Somente após a

avaliação dos impactos ambientais, é possível definir de forma adequada os limites reais das áreas de influência com base na abrangência espacial e na relação com os diversos impactos socioambientais identificados para a situação (SÁNCHEZ, 2020). Por conseguinte, a área geográfica afetada, direta ou indiretamente, pelo empreendimento, pode ser menor ou maior que a área de estudo (SÁNCHEZ, 2020, p. 188), bem como extrapolar os limites estabelecidos pelo anexo I da Portaria Interministerial nº. 60/2015.

8. Convém observar também que a existência de impactos causados pelo empreendimento em abrangência espacial superior às distâncias estabelecidas pelo anexo I da Portaria Interministerial nº. 60/2015 não exime o empreendedor de sua responsabilidade em reparar os danos aos quais deu causa. Assim é o que preconiza o princípio do poluidor pagador, consubstanciado no artigo 4º, inciso VII, da Lei 6.938/81 (Política Nacional de Meio Ambiente), que impõe, ao poluidor e ao predador, a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados ao meio ambiente.

9. O Art. 3º, § 3º, da Portaria Interministerial nº 060/2015 estabelece que em “*casos excepcionais, desde que devidamente justificados e em função das especificidades da atividade ou do empreendimento e das peculiaridades locais, os limites estabelecidos no Anexo I poderão ser alterados, de comum acordo entre o IBAMA, o órgão ou entidade envolvido e o empreendedor*”. A regularização do componente indígena do licenciamento ambiental da BR-319, solicitada pela Funai por meio do Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI, está respaldada no referido trecho da Portaria.

10. O licenciamento ambiental, enquanto instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente, exige uma avaliação abrangente, especialmente para obras com potencial de causar "significativa degradação do meio ambiente", como é o caso da BR-319. Grandes projetos de infraestrutura, como a pavimentação da BR-319, são vetores de uma complexa cadeia de impactos que transcendem a área de influência direta. A estrada funciona como um polo de atração para frentes de desmatamento, grilagem de terras, exploração ilegal de madeira e minério, e especulação imobiliária. Esses fenômenos não se restringem a um raio predeterminado e se propagam por meio de redes fluviais e ramais madeireiros, atingindo áreas muito mais distantes.

11. Estudos científicos demonstram consistentemente que rodovias na Amazônia funcionam como vetores primários de desmatamento, cujos efeitos se propagam por centenas de quilômetros. Elas não apenas causam desmatamento em suas margens diretas, mas abrem novas fronteiras de ocupação, facilitando o acesso a áreas antes remotas para atividades como extração ilegal de madeira, grilagem de terras, mineração e expansão da fronteira agropecuária. O estudo "*The Future of the Brazilian Amazon*" (INPA e outros) já alertava que novas estradas penetram profundamente na bacia, alterando os padrões espaciais de desmatamento. O estudo "*Modeling the impact of planned highways on deforestation and illegal land occupation in a critical area of Brazilian Amazonia: the TransPurus region*" (INPE, UFAM, INPA e outros) reforça que rodovias planejadas na região da Trans-Purus podem transformar a área em um novo *hotspot* de desmatamento, facilitado pelo acesso de atores do "arco do desmatamento".

12. O estudo "BR-319 como propulsora de desmatamento" (Santos Jr. et al., 2019) simula cenários que deixam claro como a rodovia tem o potencial de conectar o "arco do desmatamento" ao coração da Amazônia, com impactos que excedem os limites estaduais. Tal estudo nos traz que, segundo a modelagem realizada pelos pesquisadores, no cenário incluindo "Estradas Planejadas", estima-se que em 2100 o desmatamento acumulado aumentará em 2.225,9% (em relação ao PRODES 2011) nas terras indígenas da região:

“O presente estudo representa apenas uma parte do impacto esperado da BR-319. Nosso estudo **simula o desmatamento ao longo da rota da rodovia** na área entre os rios Madeira e Purus e no bloco de floresta ao oeste do rio Purus que seria aberto por estradas estaduais planejadas, mas o impacto esperado na área de Manaus não é simulado, incluindo o Distrito Agropecuário da Zona Franca de Manaus e a área acessada pela Ponte do Rio Negro. O impacto em Roraima também não está incluído. Elaboramos **três cenários de desmatamento para a área ao longo da rodovia BR-319 e estradas planejadas conectadas a ela**. Todos os cenários consideram a reconstrução da BR-319 em 2020 e 2024 e da AM-364 em 2024. O **cenário “Linha de Base Histórica”** não considera a construção das estradas planejadas e considera a taxa histórica das estradas na área de estudo total. O **cenário “Estradas Existentes”** considera uma mudança na taxa de desmatamento a partir de 2026, logo após a reconstrução da BR-319 e da AM-364 para representar a ocupação desencadeada devido à melhoria da malha viária. Neste cenário a taxa de desmatamento utilizada é de uma região de ramais novos no sul do município de Lábrea.

O **cenário “Estradas Planejadas”** considera os mesmos parâmetros do cenário “Estradas Existentes” com o adicional da implementação das estradas planejadas propostas para a área de

estudo total. A presença de estradas planejadas contribui para que parte do desmatamento simulado seja alocada ao longo das novas estradas, resultando em novas frentes de desmatamento nessas áreas. (...). Comparamos os resultados obtidos com estudos anteriores de modelagem do desmatamento para a Amazônia e para a região da BR-319 (Santos Jr. et al., 2019:9, destaques nossos).

"No cenário **“Linha de Base Histórica”** o aumento potencial no desmatamento foi de 277,2% em 2050, o tamanho da área desmatada simulada foi 37.637 km², correspondendo a 11,3% da área de análise considerada. Para 2100 os resultados obtidos foram respectivamente 603,3%, 70.177 km² e 21,1%.

O resultado do cenário **“Estradas Existentes”** para 2050 foi um aumento de 528,1% no desmatamento potencial equivalendo a uma área de 69.669 km², 18,9% da área de análise. Em 2100 o desmatamento aumentou 1.080,3% em relação ao ano inicial da simulação, representando 117.764 km² de área desmatada, sendo 35,4% da área de análise.

O cenário **“Estradas Planejadas”** em 2050 apresentou um aumento de 662,8% no desmatamento potencial representando uma área de 76.112 km², ou seja, 22,9% da área de análise. No ano de 2100 o desmatamento estimado aumentou 1.291,0% em relação ao ano inicial da simulação, acumulando uma área total de 138.788 km², ou 41,8% da área de análise.

Em **resumo**, o estudo mostra que a **BR-319 e suas estradas secundárias associadas têm um impacto substancial no desmatamento. Por maior que seja o impacto modelado, subestima o impacto total do projeto rodoviário**” (Santos Jr. et al., 2019:9-10, destaques nossos).

(...)

“Na análise do avanço do desmatamento sobre as áreas protegidas e assentamentos, os padrões entre os dados observados e simulados são semelhantes ao encontrado para a área de análise, com o aumento do desmatamento sendo menor no cenário Linha de Base Histórica, intermediário no cenário Estradas Existentes e maior no cenário Estradas Planejadas (Tabela 4). Respectivamente, **as áreas focais com maior potencial de mudança futura na cobertura da terra são, em ordem decrescente: as áreas protegidas de Proteção Integral, de Uso Sustentável e as Terras Indígenas, seguidas dos Assentamentos**. O impacto potencial estimado do aumento de desmatamento foi maior nas Unidades de Conservação de Proteção Integral, pois estas estão localizadas às margens da BR-319, BR320 e AM-364, sofrendo impacto direto do efeito das estradas como vetores de desmatamento, já o impacto potencial sobre as Unidades de Conservação de Uso Sustentável estão situadas às margens das mesmas rodovias e também de grandes rios, como o Solimões, Madeira, Purus, Tefé e Juruá, bem como rios menores, tais como o Mucuí, Ipixuna e Luna. **O efeito potencial de aumento do desmatamento sobre as Terras Indígenas é devido, em maior parte, por estarem próximas a rios como o Juruá, Luna e Purus, principalmente**” (Santos Jr. et al., 2019:41, destaques nossos).

13. Abaixo temos a “Tabela 4. Desmatamentos observado (real) e simulado (AGROECO) para as áreas protegidas e assentamentos” (Santos Jr. et al., 2019:42).

Área Focal	Observado / Cenário	Ano	Área (km ²)	% Área Focal	Diferença em relação ao PRODES 2011 (%)
Unidades de Conservação de Proteção Integral	PRODES	2011	38	0,22	-
		2011	38	0,22	0,3
	Linha de Base Histórica	2050	652	3,77	1.612,0
		2100	2.271	13,14	5.861,8
	Estradas Existentes	2050	1.862	10,77	4.789,2
		2100	5.854	33,87	15.269,8
	Estradas Planejadas	2050	4.542	26,28	11.824,5
		2100	9.786	56,62	25.593,6
Unidades de Conservação de Uso Sustentável	PRODES	2011	987	1,50	-
		2011	940	1,42	-4,8
	Linha de Base Histórica	2050	3.707	5,62	275,6
		2100	10.489	15,89	962,9
	Estradas Existentes	2050	8.675	13,14	779,0
		2100	23.576	35,73	2.289,1
	Estradas Planejadas	2050	17.184	26,04	1.641,3
		2100	31.177	47,24	3.059,4
Terras Indígenas	PRODES	2011	460	1,55	-
		2011	434	1,46	-5,5
	Linha de Base Histórica	2050	1.149	3,87	150,1
		2100	2.880	9,70	526,8
	Estradas Existentes	2050	2.356	7,93	412,6
		2100	6.981	23,51	1.419,1
	Estradas Planejadas	2050	4.310	14,52	837,9
		2100	10.689	36,00	2.225,9

14. O DNIT informa que, “*estando fora dos limites de presunção de impactos, é possível inferir a significativa redução, ou até mesmo a inexistência de alguns dos impactos diretos e indiretos da obra sobre tais comunidades*”. Essa afirmação contraria o próprio CI-EIA já realizado, que contempla a TI Apurinã do Igarapé São João e a TI Apurinã do Igarapé Tauamirim, para além dos limites da Portaria Interministerial nº 60/15 (respectivamente, a 78,03 km e 42,04 km).

15. Para essas Terras Indígenas, foram identificados pelo CI-EIA os seguintes impactos: "pressão política e social para a pavimentação da BR-319"; "pressão para retomada do projeto de implantação da AM-366"; "aumento populacional induzido pelo empreendimento acarretando intensificação da pressão sobre as TIs". Foram indicados os seguintes programas como condicionantes da emissão de licenças para o empreendimento, objetivando mitigar os impactos identificados nas TI Apurinã do Igarapé São João e a TI Apurinã do Igarapé Tauamirim: programa de controle e vigilância territorial; programa de apoio às atividades produtivas; programa de capacitação e fortalecimento institucional das associações indígenas; programa de comunicação social previsto no EIA/RIMA; programa de monitoramento da faixa de domínio previsto no EIA/RIMA (PROFIXA).

16. Ou seja, sem a realização de um estudo, não é possível inferir nem “significativa redução”, nem “inexistência” de impactos.

17. O próprio DNIT reconhece, no Ofício Nº 206202/2025/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, ao analisar a Terra Indígena Jiahui (Diahui), a existência de "Impactos Sinérgicos com a BR-230", mesmo esta estando a 111,44 km de distância, o que contradiz a rigidez do critério de 40 km.

2.2. Unidades de Conservação como Barreiras de proteção

18. O DNIT argumenta que as UCs no entorno da BR-319 funcionam como barreiras eficazes de proteção. Contudo, esta premissa desconsidera a vulnerabilidade de muitas áreas protegidas na Amazônia,

uma vez que a simples criação de uma UC não garante sua integridade.

19. A falta de fiscalização e de monitoramento efetivos torna essas áreas suscetíveis à invasão por madeireiros, garimpeiros e grileiros, que utilizam a nova infraestrutura rodoviária como via de acesso.

"A maior floresta tropical do mundo ganhou 12 milhões de hectares em áreas protegidas nos últimos dois anos. Mas a prática mostra que criar parques e reservas não contém a ação dos fazendeiros que desmatam, revela um estudo inédito do instituto Imazon, coordenado por Beatriz Ribeiro, que comparou digitalmente imagens de satélite com as áreas delimitadas das reservas. Só em Rondônia, o Estado que mais destrói áreas protegidas (ilustração ao lado), três reservas já perderam mais de 60% da cobertura vegetal. As unidades de conservação ainda são o que há de mais eficaz para deter a devastação. Desde a década de 70, a Amazônia perdeu 12% de sua floresta. Mas o avanço nas áreas protegidas foi de 1,5%. Essas áreas protegidas são o último recurso para salvar a floresta. E a pressão sobre elas é cada vez maior.

Nem a multa por crimes ambientais tem sido capaz de conter a ação dos madeireiros. O lucro obtido com a derrubada da madeira é tamanho que supera o valor pago às autoridades - quantia que pode ser reduzida a até 10% de seu valor original e paga dois anos após a notificação. Há ainda exploradores que agem livremente nas florestas porque falta fiscalização (Época, 08/08/2005)"

20. A citação acima é de 2005, nos últimos 20 anos essa tendência de desmatamento se agravou, forçando cada vez mais ao norte o "arco do desmatamento". Rondônia, que já era apontada como campeã de desmatamento de áreas que deveriam estar protegidas, receberá efeitos cumulativos dos impactos do asfaltamento da BR-319, conectando por terra a capital de Rondônia à capital do Amazonas.

21. Além disso, mesmo que as UCs consigam conter o desmatamento direto, elas não anulam os impactos indiretos, como o aumento da pressão por caça e pesca em seus limites, a alteração de regimes hídricos e a maior incidência de incêndios florestais que se originam em áreas adjacentes.

22. As TIs Apurinã do Igarapé São João e Apurinã do Igarapé Tauamirim, contempladas no CI-EIA e acima dos limites da PI 60/15, estariam "protegidas" pelo PARNA Nascente do Lago Jari que, no entanto, não impediu a abertura de ramais que objetivam ligar o município de Tapauá à BR 319, incentivados pela perspectiva de asfaltamento do trecho do meio, conforme aponta o próprio CI-EIA.

23. Como analisado no estudo "BR-319 como propulsora de desmatamento" (Santos Jr. et al., 2019), vide tabela acima, as UCs estão sujeitas a fortes pressões e desmatamento com a implementação do asfalto na BR-319, relativizando seu caráter de "barreira de proteção":

"A expansão da malha viária e as consequências desse acesso facilitado criado sobre áreas de floresta nativa podem levar a desastrosos impactos ambientais. A reconstrução da rodovia federal BR-319 potencialmente causará um aumento no desmatamento da região de seu entorno para locais mais distantes da rodovia. Caso as estradas planejadas, como a rodovia estadual AM-366, sejam construídas, acarretarão em um desmatamento crescente em regiões de floresta ainda intactas e, até o momento, inacessíveis, **ultrapassando o bloqueio das Unidades de Conservação** criadas ao longo da BR-319" (Santos Jr. et al., 2019:46).

"Respectivamente, **as áreas focais com maior potencial de mudança futura na cobertura da terra são, em ordem decrescente: as áreas protegidas de Proteção Integral, de Uso Sustentável e as Terras Indígenas**, seguidas dos Assentamentos. **O impacto potencial estimado do aumento de desmatamento foi maior nas Unidades de Conservação de Proteção Integral**, pois estas estão localizadas às margens da BR-319, BR320 e AM-364, sofrendo impacto direto do efeito das estradas como vetores de desmatamento, já o **impacto potencial sobre as Unidades de Conservação de Uso Sustentável** estão situadas às margens das mesmas rodovias e também de grandes rios, como o Solimões, Madeira, Purus, Tefé e Juruá, bem como rios menores, tais como o Mucuí, Ipixuna e Luna" (Santos Jr. et al., 2019:41, destaques nossos).

24. Reforçando nosso argumento, temos a Nota Técnica no 185/2008/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 23/09/2008, cujo assunto é "Rodovias Federais para a Região Amazônica versus Licenciamento Ambiental – necessidade urgente de Planejamento Governamental e Políticas Públicas", mencionada no CI-EIA Parintintin (SEI nº 2604466):

"(...) 38. De forma geral, não verifica-se uma padronização de exigências de monitoramento e controle ambiental nas licenças ambientais já emitidas por este IBAMA para rodovias na Amazônia, demonstrando as dificuldades na definição ampla de ações de mitigação dos **impactos indiretos das obras de pavimentação, ou seja, indução do aumento do desmatamento regional, ameaça à biodiversidade regional, aumento de ocupação irregular e grilagem de terras públicas, conflitos fundiários e violência no campo, migração inter-regional e pressão por serviços públicos**, etc. (145)

(...)

No trecho em estudo da BR-319 entre a **margem direita do rio Madeira e as TIs Parintintin os projetos de assentamentos do INCRA**, já criados ou em processo de instalação, ocupam grande parte das terras, tornando-se áreas relevantes no contexto do ordenamento territorial. Pode-se considerar que os **Projetos de Assentamento (Agro)Extrativistas (PAE) e de Desenvolvimento Sustentável (PDS)** implantados e/ou em fase de implantação na margem direita do rio Madeira, entre a BR-319 e o limite ocidental das TIs Nove de Janeiro e Ipixuna – poderiam servir ou servem como uma espécie de barreira de proteção para as referidas TIs. Os PAEs ali estabelecidos e/ou em processo de consolidação são o São Joaquim, Lago do Acará, Floresta do Ipixuna e Uruapiara e o PDS Realidade (vide Mapa 4 - Ordenamento Territorial e Tabela 27 abaixo). Entretanto, há que se destacar que **segundo levantamentos realizados pelo IPAM (2016) a área ocupada pelos assentamentos tiveram uma contribuição de 25% no desmatamento da Amazônia no período entre 2003 e 2014 e média de um terço entre 2011 e 2014.** (IPAM, 2016) (154)

(...)

Alguns estudos realizados nos últimos anos sobre os **impactos da reforma agrária na Amazônia parecem indicar riscos no médio e longo prazo** – ainda mais se considerarmos a atual política do Ministério do Meio Ambiente e do INCRA (gestão 2019/2020)²⁰ o primeiro de estímulo ao desmatamento, como pode ser observado pelas **taxas recordes de desmatamento na Amazônia Legal com registro de aumento de 66% no desmatamento do ano 2018 para 2019** (PRODES, 2020), e o segundo por uma **política clara e explícita de titulação individual** (desde o governo Temer, com a edição da Lei nº 13.465/2017) contra a titulação coletiva dos projetos especiais (como é o caso dos PAE e PDS). Nestes casos (projetos especiais da reforma agrária) a área é coletiva e não dividida em lotes (como nos projetos convencionais) e a emissão na posse coletiva é feita por meio de um Contrato de Direito Real de Uso (CDRU) assinado entre as associações das famílias e o INCRA. No caso dos lotes convencionais o contrato feito é o Contrato de Concessão de Uso (CCU) individual (155).

(...)

Pesquisadores da Amazônia vêm denunciando que o **modelo de titulação individualizado adotado pelo INCRA em obediência à Lei 13.445/17 pode ser, a médio prazo, “estendido” aos PAEs ou PDSs** porque o INCRA vem impondo obstáculos para a emissão dos CDRUs criando assim um clima de tensão e de insegurança entre os posseiros e usuários das áreas – que não resistindo, acabariam por assinar os títulos individuais. Nesta condição, ele **se transforma em “proprietário” perdendo os benefícios dos programas vinculados à reforma agrária e à produção alimentar no campo (PRONAF, entre outros) e podendo se endividar junto a bancos privados dando a terra como garantia – passo inicial para sua venda para o agronegócio.** Portanto, é preocupante que justamente o PAE São Joaquim (que se limita com as TIs Nove de Janeiro e Ipixuna em quase toda a sua extensão) seja, em meados de 2019, o assentamento especial líder em titulação individual. Outro detalhe importante: grande parte destes títulos foram concedidos a partir de 2007 (retomada no processo de licenciamento da BR319)" (155-6).

2.3. Interflúvio Purus-Madeira

25. O DNIT considera as Unidades de Conservação e os grandes rios como barreiras físicas que isolariam as comunidades indígenas dos impactos da rodovia. Contudo, destacamos que os rios na Amazônia não são obstáculos, mas sim as principais "estradas" para as comunidades locais, incluindo as comunidades indígenas.

26. A BR-319, ao cortar e dar acesso a diversos afluentes dos rios Purus e Madeira, intensificará o fluxo de pessoas, mercadorias e pressões socioambientais ao longo dessas vias fluviais, conectando o eixo rodoviário a territórios indígenas situados a dezenas ou centenas de quilômetros de distância. São comuns os casos de invasão em áreas protegidas através de corpos hídricos, com levas de extrativistas disputando os recursos naturais com as comunidades tradicionais.

27. Como analisado no estudo "BR-319 como propulsora de desmatamento" (Santos Jr. et al., 2019), um dos fatores que ameaça as terras indígenas na região, com os impactos do asfaltamento da BR-319, é a conexão fluvial destes territórios: "o efeito potencial de aumento do desmatamento sobre as Terras Indígenas é devido, em maior parte, por estarem próximas a rios como o Juruá, Luna e Purus, principalmente" (Santos Jr. et al., 2019:41).

2.4 Efeitos cumulativos (aditivos e sinérgicos) de outras rodovias

28. A própria Funai, no Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI, justifica a inclusão de terras como a Juma (65,49 km), Jiahui (111,44 km) e Tenharim Marmelos (124,72 km) com base nos "Impactos Sinérgicos com a BR-230". Isso baseia-se em uma compreensão da dinâmica regional: a BR-319 não é um vetor isolado, mas uma peça que, ao se conectar com outras redes viárias e fluviais, potencializa e acelera processos de degradação já em curso, criando um efeito em cascata que considerar apenas o critério de 40 km é insuficiente.

29. Cabe ressaltar que, para além das rodovias oficiais, existem ramais irregulares sendo abertos, como é costume ocorrer (as chamadas espinhas de peixe, que acompanham todas as rodovias, como parte da ocupação territorial).

30. Servidor da CGaia/Digat-Funai, em atividade de campo no município de Tapauá, entrada das TI Apurinã do Igarapé São João e TI Apurinã do Igarapé Tauamirim, pôde constatar alguns dos impactos causados pela expectativa de pavimentação da BR-319, que valoriza a terra em seus arredores e intensifica a pressão fundiária sobre os territórios tradicionais. Foi possível perceber uma apreensão generalizada causada pela intensificação de ameaças por conta da publicação de portaria instituindo Grupo de Trabalho para realização de estudos demarcatórios na região. O servidor vistoriou a rodovia AM-366, que tem sido concretada pela Prefeitura Municipal sem que tenha havido consulta à Funai acerca de licenciamento ambiental. As obras realizadas na rodovia, segundo depoimento de diversas lideranças, impactaram corpos hídricos na região, secando córregos que banhavam as Terras Indígenas. Partindo da rodovia, constatou a abertura de um ramal que segue em direção ao Igarapé do Jacinto, em trecho próximo a aldeias que fazem parte da reivindicação denominada Mamori (Portaria n.º 1049/PRES-FUNAI, DOU de 18/07/2024). As lideranças dessas aldeias estão apreensivas, convivendo com invasores e ameaças constantes.

31. Importante citar trecho da obra “Avaliação de Impacto Ambiental: conceitos e métodos” do professor Luis Enrique Sánchez, referência no Brasil para o tema:

“Uma forma de **previsão de impactos de longo prazo** usa extrapolação por **projeção futura de tendências do passado**, como na modelagem espacial do uso e cobertura da terra. Com base em mapas de anos anteriores, são estudadas as mudanças ocorridas no passado e feitas projeções de perda de vegetação ou outras transições. (...).

Esse **método vem sendo utilizado na modelagem dos impactos indiretos da abertura, melhoria e pavimentação de rodovias na Amazônia**, as quais, ao proporcionar acesso a novas áreas para expansão da fronteira agrícola, induzem desmatamento, fragmentação e degradação da floresta.

No final dos anos 1990, um programa do governo federal brasileiro denominado “Avança Brasil” pretendia implantar vários projetos de infraestrutura, que incluíam diversas rodovias. Pesquisadores de um conjunto de instituições previram o aumento das taxas de desmatamento atribuíveis aos novos projetos por meio da extrapolação a partir do observado em rodovias existentes. Laurence et al. (2001) usaram o seguinte procedimento:

(...)

- Montagem de dois cenários futuros, ‘otimista’ e ‘não otimista’; neste, uma hipótese é que rodovias pavimentadas criam uma faixa de 50 km de largura de floresta altamente degradada de cada lado, contra uma faixa de 25 km no cenário otimista, enquanto rodovias não pavimentadas criam uma faixa de 25 km de largura no cenário ‘não otimista’ e de 10 km no ‘otimista’; (...); os cenários foram montados com base na análise do impacto das rodovias já existentes, que constatou que **a rede de estradas vicinais, não planejada, chegava a mais de 200 km de distância de rodovias pavimentadas**” (Sánchez, 2020:236, destaques nossos).

32. Como exemplo da relevância dos impactos cumulativos inerentes ao asfaltamento da BR-319, citamos o CI-EIA Parintintin (SEI nº 2604466):

O efeito da BR-319 não é apenas restrito à área diretamente acessada pela rodovia, mas também por uma **série de estradas laterais planejadas que conectarão a BR-319 a sedes municipais nos rios Madeira e Purus** (FEARNSIDE et alli, 2009). Estas incluem Manicoré, Borba, Novo Aripuanã e Tapauá. Os planos para as estradas laterais (vicinais) já estimularam, em passado recente, os políticos locais a resistir à criação de reservas de proteção ambiental perto das rotas propostas (144-5).

33. Importa referenciar a Informação Técnica nº 294/2020/COTRAM/CGLIC/DPDS-FUNAI (SEI nº 2744965), que analisou primeira versão do ECI realizado até o momento e protocolado nesta Fundação pelo próprio DNIT, pois reforça os argumentos aqui elaborados:

103. “A **TI Apurinã do Igarapé São João**, que limita a **estrada planejada AM-366**, que dá acesso

a **Tapauá**, foi alvo de uma ação contestatória por parte da Prefeitura de Tapauá – e que somente em 2010 foi negada, com a Justiça Federal reconhecendo a posse indígena. **O processo de tomada de decisão sobre a reconstrução da BR-319 segue o padrão evidenciado em outros projetos de infraestrutura amazônica, qual seja, o de subestimar os impactos e superestimar os benefícios de obras públicas propostas.** O mais notável neste caso é o **efeito de não contabilizar dentro dos impactos socioambientais** da rodovia o fluxo de migrantes para a Amazônia Central e para Roraima. Os impactos de construir o leito rodoviário propriamente dito são mínimos quando comparado aos impactos de mais longo prazo, tais como o fluxo de migrantes e o aumento da atividade de desmatamento” (ibidem, grifo nosso).

104. O item 7.2 do estudo trata de **empreendimentos existentes e projetados** na região. Salienta que “**o receio do aumento das taxas de desmatamento induzidas pela pavimentação da BR-319 parte da existência de rodovias secundárias estaduais** que se conectam à Manaus-Porto Velho, e que são: AM-254, que parte da BR-319 até a cidade de Autazes; AM-354, que se inicia próximo a Careiro Castanho e termina em Manaquiri; AM-364 que interliga a BR-319 ao rio Madeira, nas vizinhanças de Manicoré e que se encontra parcialmente abandonada. Outras rodovias projetadas pelo Estado do Amazonas, e que se forem abertas podem provocam desmatamento de áreas ainda preservadas: AM-360, que deveria interliga a BR-319 até a cidade de Novo Aripuanã e que tem acesso rodoviário com a BR-230 através da AM-174; AM-366, que interligaria a cidade de Tapauá a BR-319.” (p. 104, destaques nossos).

105. E acrescenta: “**Resta claro, portanto, que a repavimentação e a consequente operação plena da BR 319 induziria ou daria forte impulso à implementação das rodovias estaduais citadas e ramais municipais seja por pressão de políticos locais e regionais ou pela oportunidade de negócios, estes por vezes nada lícitos**” (p. 105). Além de novos projetos rodoviários municipais e estaduais, “todo um conjunto de elementos fundamentais para a cadeia logística do agronegócio também deve ser implantada ao longo da Rodovia, aproveitando e estreitando a comunicação e interligação Hidrovia Madeira/BR/319” (p. 105, destaques nossos).

34. Remetemos, uma vez mais, ao estudo "BR-319 como propulsora de desmatamento":

Somente uma parte relativamente modesta do impacto total da rodovia no desmatamento seria ao longo da rota da rodovia em si, sendo que o grande papel potencial da rodovia em permitir a migração para fronteiras mais distantes faz com que esta rodovia seja diferente de outras estradas amazônicas. Até agora, o desmatamento da Amazônia brasileira esteve quase inteiramente confinado à faixa nas bordas sul e leste da floresta, conhecida como o “arco do desmatamento”. **A parte sul do Estado do Amazonas, que já tem acesso rodoviário a partir de Rondônia, é hoje um foco de desmatamento porque os atores e processos do arco do desmatamento se movem para essa área.** O imenso bloco de floresta na parte ocidental do Estado do Amazonas tem sido poupado devido à falta de acesso, mas as estradas planejadas pelo governo estadual conectando-se à BR-319 abririam essa área para a migração. Espera-se também que a migração flua de Rondônia para Manaus e ao longo das estradas existentes para áreas no norte do Amazonas e em Roraima (Santos Jr. et al., 2019:9, destaques nossos).

(...)

A construção de novas estradas oficiais e não oficiais impulsiona processos destrutivos na paisagem que muitas vezes estão fora do controle do governo. A presença das estradas está relacionada ao aumento da ocorrência do desmatamento na sua proximidade, fornecendo e facilitando o acesso às florestas remotas promovendo o avanço da fronteira agrícola, da atividade madeireira e da valorização das terras (Fearnside 2002; Fearnside & Laurance 2002; Brandon et al. 2005; Ferreira et al., 2005; Soares-Filho et al. 2004, 2005, 2006). Uma vez novamente trafegável, **a BR-319, facilitaria a migração do “Arco do Desmatamento”, do sul da região amazônica, para novas e mais distantes fronteiras ao norte com os impactos excedendo os limites do Amazonas e chegando até Roraima** (Fearnside & Graça 2006a; Barni et al. 2015) ((Santos Jr. et al., 2019:16-7, destaques nossos).

2.5 Preservação da paisagem no entorno

35. A preservação florestal atual é justamente um dos fatores em risco com o projeto de pavimentação, uma vez que depende da capacidade dos órgãos de proteção e fiscalização que, por sua vez, dependem de investimentos sensíveis à conjuntura política.

36. Vejamos alguns dados científicos sobre o tema:

“Aproximadamente **20% da floresta na Amazônia brasileira foram desmatados até 2017** (INPE 2018). O **efeito que a malha viária possui como vetor de desmatamento** (Pfaff 1999; Laurance et al. 2001) pode ser compreendido considerando a **área desmatada próxima às estradas em relação**

à área total desmatada da Amazônia brasileira onde, 94,9% de todo o desmatamento está dentro de uma zona acessível com 5,5 km de distância de algum tipo de estrada (Barber et al. 2014). Para conter o avanço do desmatamento na região sobre a floresta, os Governos Federal e Estadual adotaram como medida na contenção do desmatamento a criação de áreas legalmente protegidas para a conservação (SDS 2005)” (Santos Jr. et al., 2019:15, destaques nossos).

“A cobertura vegetal original nesta região encontra-se atualmente bem conservada nas áreas distantes às estradas oficiais (rodovias federais e estaduais) (Figura 1) e não oficiais (estradas endógenas conhecidas localmente como “ramais”). O interflúvio Madeira-Purus é o mais estreito dos grandes interflúvios na Amazônia brasileira e é considerado uma região de alta biodiversidade e endemismo de espécies. Levantamentos realizados na região pelo Projeto de Conservação e Utilização Sustentável da Diversidade Biológica Brasileira (PROBIO), pela Rede Temática de Pesquisa em Modelagem Ambiental da Amazônia – GEOMA (MCT 2006), Programa de Pesquisa em Biodiversidade (PPBio), e a Wildlife Conservation Society – Brasil (WCS – Brasil) encontraram alta diversidade de espécies de aves, mamíferos, peixes, aracnídeos, serpentes, palmeiras e herbáceas (Bobrowiec 2007; Cohn-Haft et al. 2007; Henriques et al. 2007; Py-Daniel et al. 2007; Röhe 2007, 2012; Silva et al. 2007; Figueiredo et al. 2008; Röhe et al. 2008; Moulatlet et al. 2015; Fraga 2016)” (Santos Jr. et al., 2019:18, destaques nossos).

37. Outro indicador importante, relativo à preservação das florestas e da paisagem do entorno do empreendimento, considerando a cadeia de impactos que pavimentações de estradas provocam, diz respeito à opção pela utilização da BR 319 como via de conexão da região norte do país para fins de escoamento de produção:

“O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da BR-319 afirma que ‘No âmbito econômico, a rodovia tem como objetivo ser uma opção de escoamento da produção industrial de Manaus para o centro-sul do país’ (UFAM & DNIT 2009, Vol. 1, p. 33), porém estudos realizados contradizem a presunção de viabilidade econômica dessa afirmação (Fearnside & Graça 2006a,b; Teixeira 2007; Fleck 2009). A análise comparativa dos custos de diferentes opções para o escoamento da produção de Manaus para São Paulo indicou que **transporte via a BR-319 seria 19% mais caro que a principal modalidade atual** (barcaças carregando carretas até Belém, seguido de transporte rodoviário de Belém até São Paulo), enquanto **transporte de containers em navios oceânicos por cabotagem de Manaus até Santos seria 37% mais barato que a modalidade atual** (Teixeira 2007).

“Uma análise econômica pelo Conservation Strategy Fund indicou que a **BR-319 causaria prejuízo atualizado de até 316 milhões de reais em um período de 25 anos**, demonstrando que a reconstrução da **BR-319 não é viável economicamente, e este prejuízo pode ser maior se forem considerados os custos ambientais** e as medidas mitigatórias e compensatórias que devem ser implantadas para reduzir os impactos ambientais (Fleck 2009)” (Santos Jr. et al., 2019:17-8).

38. Citamos, uma vez mais, o CI-EIA Parintintin (SEI nº 2604466), para explicitar a vulnerabilidade aos territórios protegidos representada pela proximidade com vias rodoviárias (que se agrava com o asfaltamento) e para reforçar a sinergia entre a BR-319 e a BR-230:

O município de Humaitá possui seis áreas especiais inseridas em seu território, sendo uma unidade de conservação federal e cinco terras indígenas (Vide Figuras 7.3 e 7.4 , adiante e Mapas 003 e 004, apresentados no Anexo 5). Foi possível constatar que as áreas menos afetadas foram aquelas mais isoladas, ou de difícil acesso, uma vez que as rodovias e ramais são importantes vetores de desmatamentos. Isto significa que o contexto espacial em que as áreas especiais estão inseridas é um fator determinante da manutenção de sua integridade. As **TIs Tenharim Marmelos e Diahui, por onde passa a BR-230, apresentaram maiores áreas desmatadas em seu interior em relação às demais** (160).

Os desmatamentos, que em sua maior parte ocorreram até o ano de 2007, concentram-se justamente no entorno das rodovias BR-230 e BR-319. Um exemplo de como a proximidade de rodovias ou da concentração espacial de atividades agrícolas ou pecuárias pode afetar a integridade dessas áreas é o que vem ocorrendo com a **TI Nove de Janeiro, onde incrementos recentes de desmatamento, adjacentes a áreas de uso já consolidado, vem avançando em direção ao interior da TI** (Figura 7.2). A Floresta Nacional de Humaitá também apresenta algumas áreas desmatadas em seu interior e entorno imediato, embora algumas dessas alterações possam ter ocorrido antes de sua regularização em 1998. Desmatamentos mais recentes foram detectados próximos às áreas ocupadas pela pecuária, no entorno da rodovia Transamazônica (Figuras 7.3 e 7.4 abaixo) (160).

(...)

Alguns efeitos da sinergia e integração dos fluxos de tráfego com impactos sobre a **TI Nove de Janeiro** podem ser aventados, tais como:

- o **fluxo de veículos que trafegam na BR-230** vindos de Apuí, Jacareacanga e Itaituba poderá aumentar devido a facilidade de transporte de produtos extrativos (minérios, soja, madeira, entre outros) daqueles municípios para Manaus, com **consequências para a fauna terrestre**

(atropelamentos, afugentamento) trazendo efeitos negativos para os Parintintin da TI Nove de Janeiro (diminuição da oferta de caça; poluição de igarapés que drenam a TI devido a morte de animais e sua deposição direta ou por carreamento pluvial naquela rede de drenagem).

- a BR-319 em condições normais (pavimentada e operando todo o ano) induzirá um **aumento do valor das terras localizadas ao longo da BR-230** que por sua vez poderá aumentar o **afluxo de pessoas de fora e especuladores facultando a invasão da TI e a exploração ilegal dos produtos extrativistas de que dispõe** (sobretudo os madeireiros). Como foi observado pelos Parintintin na maioria dos depoimentos tomados pela equipe técnica, a chegada do programa “Luz para Todos” ao longo da BR-230 foi suficiente para a retomada de alguns sítios que estavam praticamente abandonados pelos proprietários – e ao mesmo tempo para a venda de muitos lotes/sítios para agentes com capital para tanto visando, na maioria dos casos, a especulação imobiliária, aguardando a pavimentação da BR-319 e quiçá, em futuro próximo, a própria BR-230 (168-9).

3. JUSTIFICATIVA PARA A INCLUSÃO DAS TERRAS INDÍGENAS

39. A Funai justifica a necessidade de inclusão dos 13 territórios indígenas com base em uma análise que considera a totalidade dos vetores de impacto.

40. Abaixo, detalham-se as justificativas específicas, já apontadas no Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI, encaminhado ao DNIT:

- **TIs Juma (recente contato), Pirahã (recente contato), Jiahui, Tenharim Marmelos (Glebas A e B) e Sepoti:** a justificativa de "Impactos Sinérgicos com a BR-230" e a necessidade de um plano de proteção territorial integrado para o complexo de Terras Indígenas da região demonstram a compreensão de que os impactos não são isolados. A BR-319 potencializará os vetores de pressão já existentes a partir da BR-230.
- **TIs Cunhã-Sapucaia, Lago Jauari, Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista), Lago Barrigudo, Aldeias Kamayúá e Macedônia Canaã, Aldeias Tucumã e Cujubim, Aldeia Itaparanã e Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Terra Indígena Mura do Médio Madeira)** □: a justificativa de "Proximidade com a BR-319" deve ser lida à luz dos impactos indiretos e da facilidade de acesso que será criada através de ramais e vias fluviais.

4. AVALIAÇÃO DE IMPACTOS CUMULATIVOS

41. Para a Avaliação de Impactos Cumulativos a sugestão é utilizar o conceito adaptado da bibliografia “Avaliação de Impactos Cumulativos” (Sánchez, 2023):

"Impactos que resultam de efeitos aditivos causados por outras ações - do passado, do presente ou razoavelmente previsíveis - juntamente com o projeto ou grupo de projetos, plano ou programa em análise, e de efeitos sinérgicos que resultam da interação entre os efeitos de um projeto ou grupo de projetos, plano ou programa sobre componentes selecionados do ambiente."

42. Destaca-se que são apresentados dois tipos de impactos cumulativos, aditivos e sinérgicos. Os impactos aditivos são aqueles que se somam, tornando o impacto cumulativo maior que os impactos de cada fonte, e o receptor percebe o impacto de forma global. Com relação os impactos sinérgicos, resultam da interação entre os impactos que produz outros impactos.

43. Além disso, os impactos podem se acumular no tempo, quando o intervalo entre perturbações é menor que o tempo necessário para o sistema se recuperar da perturbação, e no espaço, quando a proximidade entre perturbações é menor que a distância necessária para diluir ou dispersá-las. Por isso, são importantes as definições do Escopo geográfico e Horizonte Temporal.

44. Para desenvolver a AIC é necessário definir os Componentes Ambientais e Sociais Selecionados (CASS), os quais são elementos receptores do impacto que compõem o ambiente e são considerados importantes ou suscitam maior preocupação (recursos ambientais, bem cultural, infraestrutura, sistema socioecológico, ou ainda comunidades e territórios indígenas). Pensando nisso, para a AIC da

Rodovia BR-319/AM foram selecionados componentes considerados importantes para as comunidades indígenas e/ou vitais para o funcionamento dos ecossistemas, os quais deverão compor a avaliação.

45. Outro item importante da AIC é a definição de cenários, conceituados por Sánchez (2023) como configurações plausíveis de situações futuras, ou seja, não são previsões, mas instrumentos de exploração de horizontes possíveis, que contribuem para tomar, no presente, decisões que afetam o futuro. A fim de estabelecer uma conexão entre o presente e o futuro, é necessário estabelecer uma Base de Referência/Diagnóstico que considere a condição atual de cada CASS.

46. Por fim, após a análise, que visa determinar como as atividades dos projetos e demais ações identificadas na definição do escopo que poderão afetar os componentes selecionados na escala temporal e espacial indicada para a AIC, deverá ser elaborada a Matriz de Impacto. A matriz deve indicar aspectos básicos, considerando os cenários propostos; causa-consequência (sob a ótica do componente indígena); temporalidade; grau de reversibilidade; abrangência; relevância; magnitude com e sem medidas etc.

47. A Avaliação de Impactos Cumulativos deve considerar os projetos, atividades e indutores de mudança presentes na região do interflúvio Purus–Madeira. Nesse sentido, destacam-se as rodovias (BR-319, BR-230, AM-366 etc.) (incluindo a pavimentação das pontas, bueiros, pontes, demais obras de arte especiais e estruturas de apoio), Hidrovia do Madeira, portos fluviais, pastagem, lavouras, atividades ilícitas (garimpo, desmatamento, grilagem, pesca predatória, caça ilegal, extração ilegal de madeira) e demais indutores de mudança que possam afetar os componentes selecionados. A AIC deve considerar as seguintes terras indígenas: Apurinã do Igarapé Tauamirim; Apurinã do Igarapé São João; Ipixuna; Ariramba; Nove de Janeiro; Lago Capanã; Juma; Pirahã; Cunhã-Sapucaia; Lago Jauari; Jiahui; Tenharim Marmelos (Glebas A e B); Sepoti; Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista); Lago Barrigudo; Aldeias Kamayúá e Macedônia Canaã; Aldeias Tucumã e Cujubim (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 m, Nova Morada – 7 km); Aldeia Itaparaná; Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Mura do Médio Madeira); Referências de Povos Indígenas Isolados: Registro nº 11: Rio Mucuí/Juma, no interior da Flona Balata Tufari; Registro nº 12: Jacareúba/Katawixi, em área de Restrição de Uso sobreposta ao Parque Nacional Matinguari; Registro nº 45: Bom Futuro, nas áreas contíguas da floresta localizada entre a TI Karitiana e a FLONA do Bom Futuro; Registro nº 47: Cachoeira do Remo, no interior da FLONA de Jacundá; e Registro nº 86: Rio Maici, entre o médio e alto curso do Rio Maici, próximo à BR-230/AM.

5. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

48. Há que se considerar a complexa dinâmica de impactos socioambientais de um empreendimento da magnitude da BR-319 na Amazônia. A vasta literatura científica e a experiência prática no licenciamento ambiental demonstram que os impactos de grandes rodovias se estendem por centenas de quilômetros, alterando paisagens e modos de vida de forma profunda e, muitas vezes, irreversível.

49. A recomendação da Funai de realizar os estudos complementares para as 13 comunidades e terras indígenas está baseada nas manifestações indígenas, em evidências científicas e na legislação Brasileira (CF/1988, PNMA e Convenção 169 da OIT).

50. Diante do exposto, reitera-se integralmente os termos do Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI, e recomenda-se que o DNIT e o IBAMA reconsiderem a decisão, incluindo as 13 (treze) terras e comunidades indígenas listadas no escopo dos estudos do Componente Indígena, com vistas a subsidiar a adequada definição da área de influência do empreendimento, a análise de impacto ambiental e a garantia dos direitos dos povos indígenas potencialmente afetados. A presente análise fundamentou-se na legislação vigente, em evidências científicas relativas aos impactos de grandes empreendimentos na Amazônia e na observância do princípio da precaução, que deve orientar todas as etapas do processo de licenciamento ambiental.

51. É o que informamos à consideração superior.

Referências



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

TERMO DE REFERÊNCIA

TRE COMPLEMENTAR COMPONENTE INDÍGENA LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Empreendimento	Rodovia BR-319/AM - Pavimentação e Melhoramentos, incluindo a construção de Obras de Artes Especiais
Extensão	Extensão Total: 405,7 km “Trecho do Meio”, Entr. BR-174/AM – Div. AM/RO, subtrecho: Entr. AM-360 – Igarapé do Retiro; segmento do km 250,0 – km 655,7
Empreendedor	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT - Processo nº 50600.014708/2015-41
Licenciador	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama Processo nº 02001.006860/2005-95
Autoridade envolvida	Funai - processo nº 08620.002480/2007-32
Terras Indígenas - Componente Indígena complementar	Estudo complementar consolidado com CI-PBA: Cunhã-Sapucaia (Regularizada) Lago Jauari (Regularizada) Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista) (Em estudo - Portaria n.º 1049/PRES-FUNAI, DOU de 18/07/2024) Lago Barrigudo <input type="checkbox"/> (Em estudo - Portaria n.º 1047/PRES-FUNAI, DOU de 17/07/2024) Aldeias Kamayúá e Macedônia Canaã (Reivindicada) Aldeias Tucumã e Cujubim <input type="checkbox"/> (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 m, Nova Morada – 7 km) (Reivindicada) Aldeia Itaparaná <input type="checkbox"/> (Reivindicada) Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Mura do Médio Madeira - Em estudo - Portaria n.º 912/PRES-FUNAI, de 01/04/2024) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Detalhamento de Programa de Proteção Territorial: Juma (recente contato) (Regularizada) Pirahã (recente contato) (Regularizada) Jiahui (Regularizada) Tenharim Marmelos (Glebas A e B) (Regularizada) Sepoti (Regularizada)

Terras Indígenas - Avaliação de Impactos Cumulativos	<p>Apurinã do Igarapé Tauamirim (Regularizada) Apurinã do Igarapé São João (Regularizada) Ipixuna (Regularizada) Ariramba (Regularizada) Nove de Janeiro (Regularizada) Lago Capanã (Regularizada) Juma (Regularizada) Pirahã (Regularizada) Cunhã-Sapucaia (Regularizada) Lago Jauari (Regularizada) Jiahui (Regularizada) Tenharim Marmelos (Glebas A e B) (Regularizada) Sepoti (Regularizada) Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista) (Em estudo - Portaria n.º 1049/PRES-FUNAI, DOU de 18/07/2024) Lago Barrigudo <input type="checkbox"/> (Em estudo - Portaria n.º 1047/PRES-FUNAI, DOU de 17/07/2024) Aldeias Kamayúá e Macedônia Canaã (Reivindicada) Aldeias Tucumã e Cujubim <input type="checkbox"/> (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 m, Nova Morada – 7 km) (Reivindicada) Aldeia Itaparaná <input type="checkbox"/> (Reivindicada) Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Mura do Médio Madeira - Em estudo - Portaria n.º 912/PRES-FUNAI, de 01/04/2024) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Referências de Povos Indígenas Isolados: Registro n.º 11: Rio Mucuí/Juma, no interior da Flona Balata Tufari; Registro n.º 12: Jacareúba/Katawixi, em área de Restrição de Uso sobreposta ao Parque Nacional Mapinguari; Registro n.º 45: Bom Futuro, nas áreas contíguas da floresta localizada entre a TI Karitiana e a FLONA do Bom Futuro; Registro n.º 47: Cachoeira do Remo, no interior da FLONA de Jacundá; e Registro n.º 86: Rio Maici, entre o médio e alto curso do Rio Maici, próximo à BR-230/AM.</p>
Coordenações Regionais da Funai	<p>CR Madeira, CR Manaus, CR Médio Purus, CFPE Madeira e CFPE Purus</p>

1. APRESENTAÇÃO

O presente Termo de Referência Específico (TRE) complementar define os itens necessários à avaliação dos impactos sobre as terras e culturas indígenas, decorrentes das obras de pavimentação e melhoramentos, incluindo a construção de Obras de Artes Especiais da rodovia BR-319/AM e estruturas associadas, no “Trecho do Meio”, segmento do km 250,0 – km 655,7, no âmbito do processo de licenciamento ambiental conduzido pelo órgão licenciador competente, conforme indicado no Ofício n.º 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943).

2. METODOLOGIA

A metodologia de trabalho visa fundamentar o desenvolvimento do estudo subsidiado em dados secundários e coleta de dados primários referentes a eventuais impactos dos meios físico e biótico e os impactos de ordem social, econômica e cultural para os povos indígenas envolvidos. O estudo deverá ser caracterizado pela interdisciplinaridade, devendo ser composto por pesquisa de campo, bibliográfica, documental e cartográfica. A metodologia deve estar pautada na construção dialógica, com ênfase nos diferentes saberes e formas de fazer, indígenas e não-indígenas (técnico/científico).

Conforme Ofício n.º 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943), deverá ser elaborado estudo complementar consolidado com CI-PBA, baseado em dados primários, para as terras e comunidades indígenas: Cunhã-Sapucaia, Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista), Lago Barrigudo, Aldeias Kamayúá e Macedônia Canaã, Aldeias Tucumã e Cujubim (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 m, Nova Morada – 7 km), Aldeia Itaparaná, Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Mura do Médio Madeira); deverá ser elaborado estudo complementar consolidado com CI-PBA, baseado em dados secundários, para a Terra Indígena Lago Jauari; e deverá ser realizado apenas o detalhamento de Programa de Proteção Territorial para as Terras Indígenas Juma, Pirahã, Jiahui, Tenharim Marmelos (Glebas A e B) e Sepoti.

Contempla-se, também, consulta aos acervos documentais da Funai, no sentido de colher subsídios advindos de estudos, relatórios e documentos diversos, incluindo outros estudos já realizados. [1]

Além disso, a metodologia de trabalho deve observar os Protocolos de Consulta dos distintos povos indígenas, bem como subsidiar a análise integrada dos impactos cumulativos (aditivos e sinérgicos) resultantes dos empreendimentos (instalados, planejados ou previsíveis) para a área do entorno das terras indígenas, levando-se em consideração a garantia da reprodução física, social, cultural e espiritual dos povos indígenas.

3. PLANO DE TRABALHO

A realização dos estudos deve ser precedida da elaboração de um Plano de Trabalho, que deverá contar com cronograma das atividades propostas (em campo e gabinete), orientadas pelos objetivos do estudo e pela dinâmica própria das comunidades indígenas, apresentando a seguinte estrutura geral:

1. Introdução;
2. Objetivos do Plano de Trabalho;
3. Informações institucionais da empresa consultora;
4. Equipe técnica (indicando funções, área de formação e registros profissionais, quando couber);
5. Referencial teórico-metodológico;
6. Relação e descrição das atividades que se pretende desenvolver em campo, elencando as metodologias previstas;
7. Cronograma de atividades compatível com o do licenciamento ambiental [2]
8. Resultados desejados, metas, indicadores e produtos;
9. Currículo dos profissionais;
10. Termos de compromisso individual (com normas de conduta) (anexo da Instrução Normativa Funai nº 02/2015), cópias dos documentos pessoais (RG e CPF), atestados médicos e cartões de vacinação[3], de todos os membros da equipe que ingressarão em terras indígenas - documentos com dados pessoais devem ser protocolados na Funai em ofício específico para instauração de processo restrito apartado ao processo de licenciamento ambiental, em atendimento à LGPD.

O Plano de Trabalho deve considerar as especificidades dos diferentes Protocolos de Consultas dos Povos Indígenas das Terras Indígenas mencionadas acima, se existente, bem como prever a realização de reuniões ampliadas com os povos indígenas em foco, a equipe de consultores, representantes do empreendedor e os servidores da Funai, com as seguintes finalidades:

- Esclarecimentos, em linguagem acessível, sobre o processo de licenciamento ambiental do empreendimento, especificidades dos projetos em relação às terras indígenas e informações gerais;
- Apresentação da equipe consultora e da proposta de Plano de Trabalho;
- Consulta aos povos indígenas acerca do desenvolvimento dos estudos em referência e interesse na elaboração de um plano de consulta específico;
- Apresentação e validação do estudo pelos indígenas, após ser analisado pela Coordenação-Geral de Análise de Impacto Ambiental - CGaia/Digat/Funai.

4. ROTEIRO TÓPICO-METODOLÓGICO

I. Identificação da consultoria e dos profissionais responsáveis pela realização do estudo

- Indicar nome ou razão social, Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), endereço completo, telefone e e-mail dos representantes legais e pessoa de contato;
- Para a equipe técnica, apresentar: nome, e-mail, área profissional/formação, identificação dos coordenadores, número de registro no Cadastro Técnico Estadual/Federal e no Conselho de Classe, quando houver;
- A equipe básica para a realização do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental (CI-EIA) deve ser composta por, no mínimo:

i) 01 (um) profissional bacharel em ciências sociais com experiência profissional anterior em

avaliação de impactos socioambientais que, preferencialmente, possua pós-graduação *stricto sensu* em antropologia, experiência com a(s) etnia(s) em foco e experiência profissional em Avaliação de Impactos Cumulativos (AIC) - o qual deverá atuar como coordenador do estudo;

ii) 01 (um) ambientalista com experiência profissional em avaliação de impactos ambientais sobre o meio biótico que, preferencialmente, possua pós-graduação *stricto sensu*, tenha atuado no estudo ambiental do empreendimento e possua experiência profissional em Avaliação de Impactos Cumulativos (AIC); e

iii) 01 (um) ambientalista com experiência profissional em avaliação de impactos ambientais sobre o meio físico que, preferencialmente, possua pós-graduação *stricto sensu*, tenha atuado no estudo ambiental do empreendimento e possua experiência profissional em Avaliação de Impactos Cumulativos (AIC).

Os profissionais responsáveis pela elaboração do Componente Indígena não devem ter pendências não justificadas junto a esta Fundação, seja no âmbito de outros processos de licenciamento ambiental ou relacionadas a estudos de regularização fundiária.

II. Caracterização geral do empreendimento, considerando a interface com as terras indígenas

1. Apresentar mapa com a localização geográfica do empreendimento, contendo, no mínimo: as áreas indígenas (especificando as distâncias em relação ao empreendimento), as estruturas de apoio da obra (alojamentos, canteiro de obras, jazidas), as estruturas associadas, as vias de acesso, a disposição de sinalização de advertência, incluindo áreas de supressão vegetal realizada em decorrência do empreendimento, a quantidade e a localização de áreas de empréstimo e bota-fora, quando houver.

III. Contexto socioambiental, organização social, política e econômica das comunidades indígenas

1. Caracterização das relações socioecológicas que as comunidades indígenas envolvidas mantêm com a área atingida pelo empreendimento, se houver;
2. Caracterização geral das terras indígenas;
3. Caracterização dos cursos hídricos de importância para as comunidades indígenas, que podem ser afetados pelo empreendimento;
4. Considerando o diagnóstico solicitado pelo órgão licenciador, caracterização das espécies de fauna e flora de importância para os povos indígenas em referência, que podem ser afetadas pelo empreendimento;
5. Descrever brevemente as formas de organização social, política e econômica dos grupos, incluindo formas de deliberação interna (autoridades e lideranças), organizações e/ou associações formalmente constituídas etc.;
6. Identificação da presença de áreas de importância simbólica, tais como cemitérios ou locais específicos para rituais tradicionais indígenas na área de influência do empreendimento.

IV. Caracterização dos eventuais impactos ambientais e socioculturais sobre as terras indígenas, decorrentes do empreendimento

1. Avaliar eventual interferência do empreendimento nos meios físico e biótico, considerando a especificidade e multiplicidade de usos dos recursos ambientais pelas comunidades indígenas;
2. Avaliar eventuais impactos do empreendimento sobre hábitos alimentares ou atividades produtivas;
3. Avaliar eventuais impactos do empreendimento nas relações dos grupos indígenas em tela, na dinâmica das redes (de troca, parentesco, cerimoniais);
4. Avaliar eventuais impactos do empreendimento no acesso a lugares representativos (arqueológicos, cosmológicos etc.) e alteração da paisagem (referenciais socioespaciais etc.);
5. Avaliar a possibilidade de impactos do empreendimento na intensificação de conflitos pela ocupação e uso da terra e outros recursos naturais entre indígenas e não-indígenas;
6. Avaliar eventuais impactos do empreendimento no que se refere à proteção das áreas indígenas;
7. Avaliar as mudanças na dinâmica regional, se e de que forma afetam a qualidade de vida das

- comunidades indígenas, a partir da implantação e operação do empreendimento;
8. Avaliar se o empreendimento impacta corpos hídricos que banham as terras indígenas;
 9. Identificação de travessões, vias, ramais irregulares que avançam ou podem avançar em direção às Terras Indígenas e dentro delas, apontando aqueles que tenham conexão com o empreendimento, indicando vulnerabilidades e ameaças;
 10. Avaliar os impactos às terras e aos povos indígenas relacionados ao aumento do trânsito de pessoas e veículos; riscos de acidentes; aumento da incidência de doenças, aumento de ruído, poluição do ar e da água etc.;
 11. Caracterizar e analisar os efeitos do desenvolvimento regional sobre as TIs, destacando os impactos socioambientais ocasionados às comunidades indígenas em estudo, em virtude das frentes de expansão econômica associadas ao empreendimento;
 12. Avaliar impactos do empreendimento na modificação/inserção de vetores de ocupação (assentamentos, atividades agropecuárias, atividade madeireira etc.) e avanço da fronteira de exploração econômica regional. Devem ser considerados o zoneamento econômico ecológico dos estados e os planos diretores dos municípios;
 13. Avaliar impactos do empreendimento no processo de concentração fundiária e especulação imobiliária, na ocupação irregular das Terras Indígenas;
 14. Avaliar os impactos decorrentes de eventual aumento da demanda sobre serviços públicos (notadamente saúde e educação) utilizados pelos povos indígenas;
 15. Avaliar demais impactos aos territórios e aos grupos indígenas;
 16. Prognóstico de expansão ou retração de atividades econômicas/produzidas com a implantação do empreendimento, considerando a interferência dessas alterações sobre as terras indígenas;
 17. Cabe ao estudo apresentar elementos técnicos para estabelecer os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto (Art. 5º, Resolução Conama nº. 01/1986). Assim, caso seja identificada a ocorrência de significativos impactos em outras áreas indígenas que não as indicadas neste TRE, avaliar a necessidade de complementar o estudo em outras áreas da região e/ou indicar a pertinência de contemplá-las nas medidas mitigadoras indicadas, embasando tecnicamente a justificativa.

V. Percepção indígena quanto ao empreendimento, considerando também:

1. Os impactos diagnosticados;
2. O nível de informação recebida;
3. Demandas por informações complementares.

VI. Matriz(es) de impacto e medidas/programas de mitigação, controle e compensação

1. Deve ser avaliada a pertinência técnica de elaborar matrizes de impacto individualizadas por grupo impactado, considerando as especificidades dos povos indígenas afetados.
2. A matriz deve indicar aspectos básicos, tais como: etapas (pré-execução, instalação e operação do empreendimento); descrição dos impactos; causa-consequência (sob a ótica do componente indígena); temporalidade; grau de reversibilidade; abrangência; propriedades cumulativas (aditivas e sinérgicas); relevância; significância; magnitude com e sem medidas etc.;
3. Havendo necessidade de medidas adicionais às indicadas pelo licenciador, indicar diretrizes executivas de ações/medidas, assinalando o caráter preventivo, mitigatório, de controle, corretivo ou compensatório;
4. A matriz deve contar com reavaliação dos impactos quanto à magnitude e a reversibilidade das interferências a partir dos programas previstos.

Com base na avaliação de impactos, deverão ser identificadas medidas e programas que possam eliminar ou, na impossibilidade, minimizar os impactos negativos da implementação do empreendimento. Devem ser observados também os impactos das medidas propostas na organização social e política indígena, bem como a impossibilidade de propor medidas potencialmente degradantes. Nesse sentido, devem ser evitadas propostas cujas medidas possam impactar a organização social das comunidades ou causar degradação ambiental.

Se necessárias, as propostas de ações para prevenção, controle e/ou mitigação dos impactos deverão ser formuladas tendo em vista a correlação entre programas e impactos, e considerando:

1. Componentes socioculturais afetados;
2. Fases da atividade/empreendimento;
3. Eficácia preventiva, mitigadora, corretiva ou compensatória;
4. Adequação/adaptação das medidas às especificidades indígenas;
5. Agente responsável (empreendedor);
6. Possíveis interfaces com outras instituições, órgãos municipais, estaduais, federal e/ou projetos;

As medidas de mitigação e controle dos impactos deverão ser descritas com o objetivo de sustentar a sua aplicabilidade. As medidas, se necessárias, devem estimular processos sustentáveis; bem como incentivar os conhecimentos tradicionais indígenas e as atividades que não enfraqueçam a estrutura sócio-política e comunitária.

Há que se destacar que o Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (CI-PBA) não deve substituir políticas públicas e ações do Estado, e sim complementá-las ou reforçá-las, caso seja detectada a relação de "causa-efeito-medida" (nexo de causalidade) em relação aos impactos diagnosticados. Há que se destacar ainda a pertinência das especificidades indígenas serem consideradas nas medidas indicadas pelo órgão licenciador.

VII. Avaliação de Impactos Cumulativos (AIC) sobre as Terras Indígenas

A Avaliação de Impactos Cumulativos (AIC) deverá analisar como os efeitos de diversos projetos e atividades (atuais, planejados ou previsíveis) se acumulam no tempo e no espaço sobre receptores sensíveis no território, levando em consideração os impactos cumulativos aditivos e sinérgicos.

A AIC deve ser apresentada em um capítulo específico do CI-EIA complementar e deve ser conduzida em consulta constante às comunidades, desde a definição do escopo.

A AIC deve conter os seguintes itens mínimos:

1 . Escopo Geográfico e Horizonte Temporal: Definidos com base na escala da paisagem ou bacia hidrográfica, e não apenas na área de influência direta do projeto.

i. Escopo geográfico: Deve abranger toda a área onde os efeitos de múltiplos projetos e outros indutores de mudança (vide item 3. Projetos/atividades a serem considerados) possam interagir, e considerar as seguintes terras indígenas: Apurinã do Igarapé Tauamirim; Apurinã do Igarapé São João; Ipixuna; Ariramba; Nove de Janeiro; Lago Capanã; Juma; Pirahã; Cunhã-Sapucaia; Lago Jauari; Jiahui; Tenharim Marmelos (Glebas A e B); Sepoti; Mamori (Trevo, Sabazinho, Boca do Jacaré e Bela Vista); Lago Barrigudo; Aldeias Kamayuá e Macedônia Canaã; Aldeias Tucumã e Cujubim (Cujubim – 8 km, Tucumã – 59 km, Namor – 24,8 km, Fortaleza – 49,8 m, Nova Morada – 7 km); Aldeia Itaparaná; Aldeias Bom-que-Dói, São Carlos, Montes Claros, Traira, Igarapé Grande, Guariba 2, Igapó Velho, Santa Ana e Imbaúba (Mura do Médio Madeira); Referências de Povos Indígenas Isolados: Registro nº 11: Rio Mucum/Juma, no interior da Flona Balata Tufari; Registro nº 12: Jacareúba/Katawixi, em área de Restrição de Uso sobreposta ao Parque Nacional Mapinguari; Registro nº 45: Bom Futuro, nas áreas contíguas da floresta localizada entre a TI Karitiana e a FLONA do Bom Futuro; Registro nº 47: Cachoeira do Remo, no interior da FLONA de Jacundá; e Registro nº 86: Rio Maici, entre o médio e alto curso do Rio Maici, próximo à BR-230/AM. Além disso, a definição da área de estudo deve considerar as infraestruturas associadas (bueiros, pontes e demais obras de arte especial) e que farão parte da logística para implantação e operação do projeto. O estudo deverá apresentar justificativas para os critérios de seleção dessas infraestruturas associadas.

ii. Horizonte Temporal: É necessário considerar um horizonte de médio/longo prazo para realização da AIC e discussão de cenários. Para definição do horizonte temporal passado, deverão ser avaliadas minimamente as alterações na paisagem a partir da qualificação do projeto das obras de pavimentação e melhoramentos, incluindo a construção de Obras de Artes Especiais da rodovia BR-319/AM, no “Trecho do Meio”, segmento do km 250,0 – km 655,7, a partir da instauração do processo no Ibama (2005), aproximadamente 20 anos antes deste termo de referência, considerando as obras de recuperação e repavimentação dos trechos da rodovia próximos a Porto Velho e Manaus. Para o horizonte temporal futuro, deverá ser considerado o período de 20 anos, que inclui a eventual implantação e início de operação do projeto.

2 . Componentes Ambientais e Sociais Selecionados (CASS): deverá identificar e selecionar componentes ambientais e sociais para avaliação, que são considerados importantes para as

comunidades indígenas e/ou vitais para o funcionamento dos ecossistemas. Os seguintes componentes mínimos devem compor a análise, de acordo com as particularidades de cada território e especificidades dos povos. A determinação dos componentes deve ser feita juntamente com as comunidades indígenas no contexto do processo de consulta, pois estes devem ser definidos para salvaguardar seus hábitos e modos de vida. A equipe técnica poderá propor outros componentes para fins de avaliação de impactos cumulativos, desde que devidamente justificados tecnicamente:

Componente	Subcomponente	Motivo	Definição
Comunidades Indígenas	Meios de vida: Espécies Nativas de Importância	Redução da abundância de espécies de importância para a alimentação	Espécies Nativas de Importância: espécies de fauna ou flora essenciais para a reprodução física, social e cultural dos povos indígenas, de acordo com as especificidades dos povos.
	Meio de vida: Ictiofauna	Redução da abundância e contaminação da ictiofauna	Ictiofauna: espécies de peixe que ocorrem na área de estudo, utilizadas para consumo pelas comunidades indígenas, de acordo com as especificidades dos povos. Ainda que ictiofauna seja parte das espécies nativas, deve ser destacada por sua importância particular para a alimentação indígena.
	Modos de vida: Espécies nativas de importância	Redução da abundância de espécies de importância cultural (ritual, medicinal, artesanato)	Espécies Nativas de Importância: espécies de fauna ou flora essenciais para a reprodução física, social e cultural dos povos indígenas, de acordo com as especificidades dos povos.
	Modos de vida: Usos dos rios	Contaminação, assoreamento, redução da vazão, restrição de áreas de uso dos rios	Usos dos rios: utilização dos cursos hídricos para diversas finalidades pelas comunidades indígenas (recreação, navegação, pesca, abastecimento, uso ritual, entre outros), de acordo com as especificidades dos povos.
Territórios Indígenas	Habitats Terrestres	Perda de áreas de floresta nativa, aumento do risco de incêndios florestais, fragmentação e degradação de habitats	Habitats Terrestres: formações vegetais compostas por espécies que se desenvolveram naturalmente em uma região, considerando a importância no contexto espacial sobre os processos ecológicos e a importância destas relações em termos de conservação da biodiversidade.
	Habitats Aquáticos: Qualidade da água	Contaminação de água usada para consumo	Qualidade da água: condições naturais afetadas pelas ações humanas praticadas na bacia hidrográfica que influenciam sua qualidade.
	Lugares de Importância Cultural e/ou Sagrados	Impedimento de acesso, violação, descaracterização do local	Lugares de Importância Cultural e/ou Sagrados: espaços com significado espiritual e/ou cultural profundo, ligados a cosmologia, origem, memória, história, ancestralidade e rituais para as comunidades indígenas, de acordo com as especificidades dos povos.

3. Projetos/atividades a serem considerados. A avaliação deve considerar, no mínimo, os seguintes projetos e indutores de mudança: rodovias (BR-319, BR-230, AM-366 etc.) (incluindo a pavimentação das pontas, bueiros, pontes, demais obras de arte especiais e estruturas de apoio), Hidrovia do Madeira, portos fluviais, pastagem, lavouras, atividades ilícitas (garimpo, desmatamento, grilagem, pesca predatória, caça ilegal, extração ilegal de madeira) e demais indutores de mudança que possam afetar os componentes selecionados.

4. Base de Referência/Diagnóstico: Deve consolidar dados sobre projetos existentes e estressores naturais e sociais já presentes no território.

i. O diagnóstico a ser preparado para o CI-EIA deverá caracterizar a condição atual e a trajetória de cada CASS.

5. Definição de Cenários para avaliação:

i. Cenários (configurações plausíveis de futuro)/Prognóstico: Devem incluir a integração de todos os planos, programas e projetos planejados para a região (curto, médio e longo prazo), avaliando diferentes níveis de intensidade de desenvolvimento, mencionando explicitamente a governança ambiental (forte ou fraca). Considerar também a mudança do clima (como eventos extremos - cheias e secas e intensificação de incêndios florestais - podem intensificar os impactos cumulativos dos empreendimentos sobre cada CASS).

6. Matriz de impacto:

i. Deve ser elaborada matriz com sistematização dos impactos cumulativos (aditivos e sinérgicos) para cada CASS. A matriz deve indicar aspectos básicos, considerando os cenários propostos; causa-consequência (sob a ótica do componente indígena); temporalidade; grau de reversibilidade; abrangência; relevância; magnitude com e sem medidas; significância etc.

ii. Identificar medidas tecnicamente viáveis para mitigar impactos cumulativos adversos. As medidas podem incluir a eliminação, a redução ou o controle, ou, quando estas não forem possíveis, medidas de restituição, tais como substituição, restauração ou compensação.

iii. Elaborar matriz de distribuição de responsabilidades sobre as medidas identificadas.

Além disso, a AIC deve seguir as seguintes orientações gerais:

1. Estimar a magnitude e avaliar a significância dos impactos cumulativos.
2. Considerar como os cenários podem afetar os componentes selecionados dentro dos limites espaciais e temporais definidos.
3. Realizar avaliação qualitativa e quantitativa. Uso de modelagem estatística e espacialmente explícita, quando aplicável, para estimar mudanças nos componentes selecionados.
4. Avaliar os impactos cumulativos de deterioração da qualidade da água devido a múltiplas fontes (assoreamento, desmatamento, garimpo, agrotóxicos, entre outros).
5. Avaliar os impactos cumulativos da redução da população de determinada espécie de fauna/ictiofauna de importância para as comunidades indígenas devido a múltiplas causas, como a destruição ou degradação de habitats, caça ilegal, pesca predatória etc.
6. Avaliar os impactos cumulativos da pressão/invasão sobre as terras indígenas devido ao crescimento populacional induzido pela atração de empreendimentos com a pavimentação da BR-319 (especulação fundiária, alterações na estrutura fundiária, ampliação e desenvolvimento de assentamentos etc.).
7. Avaliar os impactos cumulativos do desmatamento devido a múltiplas causas (atração populacional; atração de novas atividades e empreendimentos – pastagem, lavouras etc.; aumento atividades ilícitas – garimpo, desmatamento ilegal etc.).
8. Avaliar os impactos cumulativos da intensificação da pressão sobre os povos indígenas isolados e de recente contato. Para avaliação de impactos e proposição de medidas relacionadas aos territórios com povos indígenas isolados e de recente contato devem ser consideradas as diretrizes da Diretoria de Proteção Territorial desta Fundação.
9. Propor limiares de significância para cada CASS a partir da coprodução com as comunidades indígenas, apresentando os critérios e indicadores utilizados.

VIII. Alternativas locais

Contemplar alternativas técnicas e locais sob a ótica do componente indígena, avaliando quais alternativas ao projeto das obras de pavimentação e melhoramentos, incluindo a construção de Obras de Artes Especiais da rodovia BR-319/AM e demais obras associadas seriam mais adequadas à integridade das terras e culturas indígenas afetadas.

IX. Análise de viabilidade

Análise integrada e avaliação quanto à viabilidade socioambiental do empreendimento do ponto de vista do componente indígena, considerando os impactos sobre os povos indígenas, a eficácia das medidas propostas para eliminar ou minimizar os impactos negativos diagnosticados e a sustentabilidade dos componentes ambientais e sociais selecionados (CASS), a partir da Avaliação de Impactos Cumulativos (AIC).

Orientações para medidas específicas para o componente indígena, se necessárias.

O componente indígena do PBA deverá contemplar a itemização apresentada a seguir:

1. Introdução e Justificativas
2. Objetivos
3. Metas
4. Indicadores
5. Público-Alvo
6. Metodologia
7. Elementos de Custo: Recursos Humanos, Recursos Materiais, Construção Civil
8. Cronograma das atividades (em relação ao cronograma de instalação da obra)
9. Articulação Institucional
10. Interação com outros programas ambientais
11. Legislação Aplicável e Requisitos Legais
12. Responsáveis Técnicos pela Elaboração
13. Responsável pela execução das ações (empreendedor)
14. Responsável pelo acompanhamento (ref. Comitê de Acompanhamento e Funai)
15. Referências Bibliográficas

Orientações adicionais constam no roteiro de detalhamento do CI-PBA (SEI nº 09638983).

Para o detalhamento dos Programas de Proteção Territorial devem ser consideradas as diretrizes da Diretoria de Proteção Territorial desta Fundação (Manual Vigilância e proteção de terras indígenas (2015), SEI nº 09638995; Manual Programa de Proteção Territorial (2013), SEI nº 09639000 etc.).

5. OBSERVAÇÕES GERAIS

Devem ser elaboradas atas/memórias das reuniões, a serem anexadas ao produto, juntamente com as listas de presença e outros documentos pertinentes (incluindo registro visual, caso autorizado pelos indígenas).

Recomenda-se que, quando da entrega do produto, o empreendedor encaminhe *checklist* sinalizando o atendimento dos itens do presente Termo. Os itens eventualmente não atendidos deverão ser citados e justificados, referenciando-os.

É imprescindível que o produto seja protocolado assinado por todos os membros da equipe consultora e rubricado em todas as páginas pelo(a) coordenador(a) da equipe, sendo recomendável assinatura eletrônica.

O empreendedor deverá:

- Custear os estudos e a execução das atividades, incluindo a realização de reuniões, alimentação, logística de deslocamento dos indígenas, e quaisquer gastos oriundos de ações relacionadas ao processo de licenciamento;
- Solicitar formalmente autorização à Funai para ingresso no território indígena, e comunicá-la quanto a quaisquer incidentes ocorridos em campo;
- Garantir que a legislação vigente e as normas estabelecidas sejam cumpridas por todos os profissionais ou empresas contratadas;
- Respeitar o conteúdo dos relatórios elaborados pelos profissionais contratados, sendo facultado ao empreendedor o envio de considerações acerca das peças técnicas no ato do protocolo de cada produto;
- Destaca-se que o empreendedor é responsável pela execução das medidas e programas do CI-PBA;

Os contratados deverão observar o cumprimento dos itens abaixo:

1. Cumprir todas as disposições legais aplicáveis, observando rigorosamente a legislação que trata dos direitos indígenas;
2. É vedada a realização de pesquisa, em qualquer campo, relativa às práticas com conhecimento tradicional associado ao patrimônio genético;
3. Fotografias, gravações e filmagens poderão ser realizadas somente com autorização dos indígenas. Os objetivos e a utilização de qualquer informação e/ou registro áudio e/ou visual coletados estarão restritos aos propósitos dos estudos, sendo vedada sua utilização para quaisquer outros fins (Portaria FUNAI nº 177, de 16 de fevereiro de 2006);
4. Para ingressar no território indígena, todos os profissionais envolvidos com trabalhos de campo deverão apresentar a documentação citada na Instrução Normativa Funai nº 02/2015.

O presente TR tem a validade de 5 (cinco) anos.

[1] Os dados deverão ser referenciados conforme normas da ABNT. Quando não publicados, sua utilização deve ser precedida de consulta e autorização dos seus autores, ficando a Funai isenta de qualquer responsabilidade quanto à utilização imprópria das obras já existentes.

[2] Recomenda-se que o cronograma seja apresentado em períodos (semanas, quinzenas ou meses) evitando defasagem de datas.

[3] De acordo com a Instrução Normativa Funai nº 01/PRESI/1995 e com a Instrução Normativa Funai nº 02/2015 (as vacinas exigidas são aquelas do calendário adulto: tríplice (dose da fase adulta), hepatite B, acrescidas das vacinas da febre amarela, da gripe H1N1 e Covid; o atestado médico deve atestar não ser portador de doenças infectocontagiosas).



Documento assinado eletronicamente por **Aline Maciel de Carvalho, Coordenador(a)**, em 03/02/2026, às 14:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Emílio Fadel Daschieri, Especialista em Indigenismo**, em 03/02/2026, às 15:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site:

[http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **09637485** e o código CRC **B06D7FCA**.

08620.001281/2026-70



09603251

08620.001281/2026-70



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

Informação Técnica nº 2/2026/Seid/CMI/CGI/DPT-FUNAI

Em 21 de janeiro de 2026

Ao Senhor Coordenador-Geral de Inteligência substituto

Assunto: Desmatamento - Terras indígenas - BR-319.

1. Trata-se da apresentação e análise dos dados produzidos pelo [Centro de Monitoramento Remoto da Funai - CMR^{\[1\]}](#) referentes ao desmatamento detectado nas terras indígenas indicadas no Despacho 43 CGI/2026 (SEI nº [09602820](#)), quais sejam: Apurinã do Igarapé São João, Apurinã Igarapé Tauamirim, Ariramba, Cunchã-Sapucaia, Diahui, Ipixuna, Juma, Lago Capanã, Lago Jauari, Nove de Janeiro, Pirahã, Sepoti, Tenharim Marmelos, Tenharim Marmelos (Gleba B).

2. Por meio do CMR, a Coordenação de Monitoramento e Produção de Informações da Coordenação-Geral de Inteligência realiza o monitoramento diário das ocorrências de desmatamento, degradação, fogo, mudança de uso e de ocupação do solo em terras indígenas na Amazônia Legal. Os dados produzidos pela plataforma são utilizados como referência para subsidiar as ações de monitoramento territorial no âmbito da Diretoria de Proteção Territorial (DPT) junto às unidades descentralizadas do órgão indigenista.

3. A metodologia utilizada no CMR detecta alterações na cobertura vegetal das TIs, produzindo alertas em quatro classes assim definidas:

Classe	Definição
Corte Raso	É a eliminação de toda e qualquer vegetação primária existente sobre uma área
Desmatamento em Regeneração	Alteração ou supressão em vegetação secundária
Degradação	Alteração ou supressão parcial da cobertura vegetal nativa
Fogo em Floresta	Toda ação de fogo em área florestal ou em qualquer outra área de cobertura natural, desde que não tenha sido convertida em Corte Raso ou Desmatamento em Regeneração anteriormente.

4. Através da avaliação destes alertas é possível realizar comparação entre os dados apurados no ano corrente com os números consolidados de anos anteriores, de modo a capturar tendências da evolução do desmatamento nestas áreas, com vistas a auxiliar nas estratégias das ações de proteção territorial das referidas TIs.

5. Para este procedimento, **foram analisados todos os alertas gerados pelo CMR-Funai no período compreendido entre 1º de janeiro de 2016 e 31 de dezembro de 2025, para averiguar o comportamento do desmatamento nas TIs no intervalo.**

6. Apresenta-se a seguir os resultados obtidos até o momento:

DADOS GERAIS

7. As 14 Terras Indígenas localizam-se no estado do Amazonas, e são jurisdicionadas a três Coordenações Regionais da Funai, Médio Purus (CR-Mpur), Manaus (CR-MAO) e Madeira (CR-MAD), conforme descrito no mapa e tabela abaixo:





MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

DESPACHO - 20/2026/COLIN/CGAIA/DIGAT

ASSUNTO:	Requerimento de Informação nº 400/2026 (10021133) – Câmara dos Deputados (BR-319)	
PARA A(S) UNIDADE(S):	DSGI/COGAB/DIGAT	
ENCAMINHAMENTOS		
<input type="checkbox"/> ANÁLISE E MANIFESTAÇÃO		<input checked="" type="checkbox"/> PROVIDÊNCIAS SUBSEQUENTES
<input type="checkbox"/> ACOMPANHAMENTO		<input type="checkbox"/> ARQUIVAMENTO
<input type="checkbox"/> OUTROS:		
<p>Em atenção ao Despacho 372 DSGI/COGAB/DIGAT (10225519), que solicita subsídios técnicos para consolidação da resposta da Funai ao Requerimento nº. 400/2026 (SEI nº 10021133), de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, no que compete à Coordenação-Geral de Análise de Impacto Ambiental (CGaia/Digat), informamos o que segue na tabela abaixo.</p>		
Itens	Resposta CGaia/Digat	
1. Competências, unidades responsáveis e processos administrativos	-	
1.1 Identificação das unidades da Funai responsáveis por temas relacionados à consulta e participação indígena e salvaguardas no contexto das rodovias mencionadas, com indicação dos respectivos pontos focais institucionais (cargo/unidade).	Coordenação-Geral de Análise de Impacto Ambiental (CGaia/Digat), no que diz respeito às oitivas no âmbito do componente indígena do licenciamento ambiental, na fase de estudo. Júlia de Paiva Pereira Leão - Coordenadora-Geral	
1.2 Indicação dos processos administrativos (SEI ou equivalente) que tratem, direta ou indiretamente, das rodovias BR-319 e BR-230 no estado do Amazonas, abrangendo:	08620.002480/2007-32 (referente ao Componente Indígena do Licenciamento Ambiental da Pavimentação da Rodovia BR-319/AM - “Trecho do Meio”, segmento do km 250,0 – km 655,7)	
(a) identificação de povos potencialmente afetados;	Juma, Pirahã, Mura, Diahui, Tenharim, Apurinã, Paumari, Katukina, Deni e Munduruku	

(b) consulta e participação social;	No âmbito de processos de licenciamento ambiental, a Funai adota os procedimentos de participação e oitivas previstos na Instrução Normativa 02/2015 e na Portaria Interministerial 60/2015. Os registros das reuniões encontram-se disponíveis nos processos SEI nº 08620.004346/2022-13 e 08620.002480/2007-32.
(c) salvaguardas e condicionantes;	Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943) Ofício nº 260/2026/Digat/FUNAI (09642039) Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI nº 09419709) Termo de Referência complementar (SEI nº 09637485)
(d) medidas de proteção territorial;	Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943) Ofício nº 260/2026/Digat/FUNAI (09642039) Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI nº 09419709) Termo de Referência complementar (SEI nº 09637485)
(e) cooperação interinstitucional.	N/A
1.3 Encaminhamento dos atos administrativos correlatos (portarias, despachos, notas técnicas, ofícios, relatórios), produzidos no período de 2024 a 2026.	Disponíveis no processo Funai nº 08620.002480/2007-32
2. Identificação de povos e comunidades potencialmente afetados	-
2.1 Informação sobre a existência de estudos ou documentos de delimitação de área de influência e identificação de povos e comunidades potencialmente afetados, com encaminhamento dos respectivos documentos e metodologias adotadas.	Ofício Nº 14992/2023/CEPAM/CGAMB/DPP/DNIT SEDE (4907662) - Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908136); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908145); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908148) Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943) Ofício nº 260/2026/Digat/FUNAI (09642039) Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI nº 09419709) Termo de Referência complementar (SEI nº 09637485)

<p>2.2 Descrição dos critérios técnicos e das fontes de dados utilizados.</p>	<p>Ofício N° 14992/2023/CEPAM/CGAMB/DPP/DNIT SEDE (4907662) - Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908136); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908145); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908148)</p> <p>Ofício n° 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943)</p> <p>Ofício n° 260/2026/Digat/FUNAI (09642039)</p> <p>Informação Técnica n° 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI n° 09419709)</p> <p>Termo de Referência complementar (SEI n° 09637485)</p>
<p>2.3 Esclarecimentos acerca da eventual previsão de consulta a comunidades indígenas, com indicação do documento formal, fase/etapa e status atual.</p>	<p>No âmbito de processos de licenciamento ambiental, a Funai adota os procedimentos de participação e oitivas previstos na Instrução Normativa 02/2015 e na Portaria Interministerial 60/2015. Para elaboração do estudo complementar, a Funai aguarda o protocolo do Plano de Trabalho pelo empreendedor. Os registros das reuniões encontram-se disponíveis nos processos SEI n° 08620.004346/2022-13 e 08620.002480/2007-32.</p>
<p>3. Consulta e participação social</p>	
<p>3.1 Informação sobre a existência de plano de consulta ou instrumento equivalente, com encaminhamento de plano, cronograma, metodologia, responsáveis e matriz de riscos.</p>	<p>Para elaboração do estudo complementar, a Funai aguarda o protocolo do Plano de Trabalho pelo empreendedor.</p>
<p>3.2 Relação de reuniões, oitivas, oficinas, visitas técnicas ou consultas realizadas no período de 2024 a 2026, com indicação de data, local, objetivo, órgãos participantes e produtos gerados, acompanhados das respectivas atas e relatórios.</p>	<p>Disponíveis no processo Funai n° 08620.002480/2007-32</p>
<p>3.3 Descrição da coordenação institucional com outros órgãos envolvidos (como Ibama, DNIT e Ministério dos Transportes), com encaminhamento dos instrumentos formais existentes.</p>	<p>Legislação ambiental</p>
<p>4. Salvaguardas, mitigação de impactos e proteção territorial</p>	
	<p>-</p>

<p>4.1 Informação sobre a proposição ou recomendação de salvaguardas, medidas mitigadoras ou compensatórias, monitoramentos ou ações de proteção territorial, com indicação de sua situação (proposta, aceita ou implementada).</p>	<p>Ofício N° 14992/2023/CEPAM/CGAMB/DPP/DNIT SEDE (4907662) - Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908136); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908145); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908148)</p> <p>Ofício n° 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943)</p> <p>Ofício n° 260/2026/Digat/FUNAI (09642039)</p> <p>Informação Técnica n° 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI n° 09419709)</p> <p>Termo de Referência complementar (SEI n° 09637485)</p>
<p>4.2 Existência de planos, protocolos ou recomendações formais para prevenção e resposta a riscos associados (como invasões, ilícitos e conflitos), com encaminhamento dos documentos disponíveis.</p>	<p>Ofício N° 14992/2023/CEPAM/CGAMB/DPP/DNIT SEDE (4907662) - Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908136); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908145); Anexo - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908148)</p> <p>Ofício n° 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943)</p> <p>Ofício n° 260/2026/Digat/FUNAI (09642039)</p> <p>Informação Técnica n° 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI n° 09419709)</p> <p>Termo de Referência complementar (SEI n° 09637485)</p>
<p>4.3 Esclarecimentos sobre eventual participação da Funai em iniciativas correlatas (a exemplo de estruturas de fiscalização), com indicação de papel institucional, recomendações apresentadas e eventuais indicadores.</p>	<p>N/A à CGaia</p>
<p>5. Custos, contratações e logística (2024–2026)</p>	<p>-</p>
<p>5.1 Levantamento dos custos relacionados a ações de consulta e participação, estudos, logística de campo e contratações, com detalhamento de instrumento, objeto, valor, vigência e processo administrativo.</p>	<p>Disponíveis no processo Funai n° 08620.002480/2007-32</p>
<p>5.2 Relação de contratações e instrumentos de cooperação correlatos, acompanhados dos respectivos termos de referência/projetos básicos e informações de execução.</p>	<p>N/A</p>

6. Transparência ativa e acesso à informação	
6.1 Indicação dos meios de publicação das informações e documentos relacionados ao tema, com respectivos links e periodicidade de atualização.	O processo é público e integralmente disponível para qualquer interessado por meio de solicitação via Plataforma FalaBR. Foram concedidos mais de 120 acessos, incluindo organizações indígenas, outros órgãos e cidadãos.
6.2 Caso não haja disponibilização, apresentação de justificativa e das medidas previstas para assegurar transparência ativa.	N/A
6.3 Informação sobre a existência de base pública ou painel de acompanhamento, com indicação de forma de acesso.	O processo é público e integralmente disponível para qualquer interessado por meio de solicitação via Plataforma FalaBR. Foram concedidos mais de 120 acessos, incluindo organizações indígenas, outros órgãos e cidadãos.
<p>Seguem os subsídios para consolidação de resposta da Funai.</p> <p>Atenciosamente,</p>	



Documento assinado eletronicamente por **Aline Maciel de Carvalho, Coordenador(a)-Geral substituto(a)**, em 14/05/2026, às 18:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site: http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10268785** e o código CRC **CF206A29**.



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

DESPACHO - 20/2026/COLIN/CGAIA/DIGAT

ASSUNTO:	Requerimento de Informação nº 400/2026 (10021133) – Câmara dos Deputados (BR-319)
PARA A(S) UNIDADE(S):	DSGI/COGAB/DIGAT

ENCAMINHAMENTOS

<input type="checkbox"/> ANÁLISE E MANIFESTAÇÃO	<input checked="" type="checkbox"/> PROVIDÊNCIAS SUBSEQUENTES
<input type="checkbox"/> ACOMPANHAMENTO	<input type="checkbox"/> ARQUIVAMENTO
<input type="checkbox"/> OUTROS:	

Em atenção ao Despacho 372 DSGI/COGAB/DIGAT (10225519), que solicita subsídios técnicos para consolidação da resposta da Funai ao Requerimento de Informação nº 400/2026 (SEI nº 10021133), de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, apresentam-se os subsídios afetos à competência da Coordenação-Geral de Planos Básicos Ambientais (CGPBA/Digat).

A Coordenação-Geral de Análise de Impacto Ambiental (CGaia/Digat) manifestou-se por meio do Despacho 20/2026/Colin/CGaia/Digat (10268785). A presente manifestação é complementar àquela e restringe-se às matérias de competência da CGPBA, não havendo reiteração quanto aos pontos já respondidos pela CGaia/Digat, em razão da atuação das coordenações em fases distintas do processo.

Nos termos dos arts. 12 a 14 da Instrução Normativa nº 02/2015/FUNAI e da Portaria Interministerial nº 60/2015, a competência da CGPBA inicia-se na fase de detalhamento do Projeto Básico Ambiental (PBA), que antecede a emissão da Licença de Instalação. As unidades referidas na Instrução Normativa nº 02/2015 (CGLIC/DPDS) foram objeto de reestruturação institucional, sendo a matéria atualmente afeta à CGPBA, vinculada à Diretoria de Gestão Ambiental e Territorial (Digat).

Quanto à BR-230, no recorte do estado do Amazonas, objeto do Requerimento, inexistente processo de licenciamento ambiental sob acompanhamento da CGPBA. O acompanhamento do componente indígena da BR-230 pela CGPBA restringe-se a terras indígenas impactadas no estado do Pará, em segmentos em pavimentação, hipótese que extrapola o recorte territorial delimitado no Requerimento.

Já em relação à BR-319/AM, segmento do km 250,0 ao km 655,7 (“Trecho do Meio”), a CGPBA passou a acompanhar o processo na fase de detalhamento do componente indígena do Projeto Básico Ambiental (CI-PBA). Após a análise técnica consubstanciada na Informação Técnica nº 14/2025/Coama/CGPBA/Digat-FUNAI (SEI nº 09415938), referente ao Plano de Trabalho do CI-PBA (Jun./2025), o Plano de Trabalho foi submetido à etapa de apresentação e validação junto às comunidades indígenas Apurinã, Parintintin e Mura, encontrando-se essa etapa em curso no mês de maio de 2026 (entre os dias 10/05/2026 a 20/05/2026), ocasião em que são tratadas a metodologia de trabalho, a equipe técnica e o cronograma de execução.

Os subsídios complementares de competência da CGPBA, organizados conforme os itens do Requerimento, seguem na tabela abaixo.

Itens	Resposta CGPBA/Digat
1. Competências, unidades responsáveis e processos administrativos	-
1.1 Identificação das unidades da Funai responsáveis por temas relacionados à consulta e participação indígena e salvaguardas no contexto das rodovias mencionadas, com indicação dos respectivos pontos focais institucionais (cargo/unidade).	<p>Coordenação-Geral de Planos Básicos Ambientais (CGPBA/Digat), no que se refere ao detalhamento do componente indígena do Projeto Básico Ambiental (CI-PBA), por intermédio da Coordenação de Planos Básicos Ambientais da Amazônia (Coama/CGPBA).</p> <p>Ponto focal institucional: Coordenador(a)-Geral de Planos Básicos Ambientais. Contato: (61) 3247-6908; cgpba@funai.gov.br.</p>
1.2 Indicação dos processos administrativos (SEI ou equivalente) que tratem, direta ou indiretamente, das rodovias BR-319 e BR-230 no estado do Amazonas, abrangendo:	<p>BR-319/AM: Processo Funai nº 08620.002480/2007-32, referente ao componente indígena do licenciamento ambiental da pavimentação da Rodovia BR-319/AM, “Trecho do Meio”, segmento do km 250,0 ao km 655,7, no que concerne à fase de detalhamento do CI-PBA.</p> <p>BR-230 (recorte do estado do Amazonas): não aplicável, conforme item 4 do corpo deste Despacho.</p>
1.3 Encaminhamento dos atos administrativos correlatos (portarias, despachos, notas técnicas, ofícios, relatórios), produzidos no período de 2024 a 2026.	<p>Informação Técnica nº 14/2025/Coama/CGPBA/Digat-FUNAI (SEI nº 09415938) - análise do Plano de Trabalho (Jun./2025) do CI-PBA.</p> <p>Demais atos disponíveis no Processo Funai nº 08620.002480/2007-32.</p>

Itens	Resposta CGPBA/Digat
<p>2. Identificação de povos e comunidades potencialmente afetados (itens 2.1 a 2.3)</p>	<p>A identificação dos povos e das comunidades potencialmente afetados é definida na fase do componente indígena do estudo (CI-EIA), de competência da CGaia/Digat, remissão ao Despacho 20/2026/Colin/CGaia/Digat (10268785).</p> <p>No âmbito do CI-PBA acompanhado pela CGPBA, o detalhamento abrange as Terras Indígenas Apurinã do Igarapé Tauamirim, Apurinã do Igarapé São João, Ipixuna, Nove de Janeiro, Lago Capanã e Ariramba, dos povos Apurinã, Parintintin e Mura.</p>
<p>3. Consulta e participação social (itens 3.1 a 3.3)</p>	<p>Na fase de detalhamento do CI-PBA, a participação observa os procedimentos da Instrução Normativa nº 02/2015 e da Portaria Interministerial nº 60/2015, bem como os Protocolos de Consulta dos povos envolvidos.</p> <p>Após a análise consubstanciada na Informação Técnica nº 14/2025 (SEI nº 09415938), o Plano de Trabalho do CI-PBA foi submetido à etapa de apresentação e validação junto às comunidades Apurinã, Parintintin e Mura, em curso no mês de maio de 2026, na qual são tratadas a metodologia, a equipe técnica e o cronograma. Registros disponíveis no Processo Funai nº 08620.002480/2007-32.</p> <p>Demais informações: remissão ao Despacho 20/2026/Colin/CGaia/Digat (SEI nº 10268785)</p>
<p>4. Salvaguardas, mitigação de impactos e proteção territorial (itens 4.1 a 4.3)</p>	<p>As medidas e os programas de mitigação e controle do componente indígena integram o CI-PBA, atualmente em fase de detalhamento, conforme o Plano de Trabalho referido nos itens anteriores.</p> <p>Remissão ao Despacho 20/2026/Colin/CGaia/Digat quanto às salvaguardas e aos documentos já indicados pela CGaia/Digat.</p>

Itens	Resposta CGPBA/Digat
5. Custos, contratações e logística – 2024 a 2026 (itens 5.1 e 5.2)	A execução das medidas e dos programas do CI-PBA é de responsabilidade do empreendedor (DNIT). A CGPBA não possui contratações ou instrumentos de cooperação próprios vinculados ao objeto. Os custos da atividade técnica relativos ao orçamento da coordenação referem-se aos gastos de deslocamento dos servidores, quando necessário. Não aplicável.
6. Transparência ativa e acesso à informação (itens 6.1 a 6.3)	Remissão ao Despacho 20/2026/Colin/CGaia/Digat.

Seguem os subsídios para a consolidação de resposta da Funai.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Juliana Vieira Araujo, Coordenador(a)-Geral**, em 18/05/2026, às 16:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rafael de Castro Pereira, Coordenador(a)**, em 18/05/2026, às 16:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site:

[http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **10292111** e o código CRC **DA6E66E0**.



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

DESPACHO - 693/2026/CGFIS/DPT

ASSUNTO:	Requerimento de Informação nº 400/2026
INTERESSADO:	Aspar MPI Deputada Federal Adriana Ventura
PARA A(S) UNIDADE(S):	Cogab-DPT
ENCAMINHAMENTOS	
<input type="checkbox"/> ANÁLISE E MANIFESTAÇÃO	<input checked="" type="checkbox"/> PROVIDÊNCIAS SUBSEQUENTES
<input type="checkbox"/> ACOMPANHAMENTO	<input type="checkbox"/> ARQUIVAMENTO
<input type="checkbox"/> OUTROS:	
<p>1. Cuida-se do Ofício SEI nº 1720/2026/MPI (10021126), por meio do qual o Ministério dos Povos Indígenas - MPI encaminha o Requerimento de Informação nº 400/2026 (10021133), de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, que solicita informações sobre temas relacionados à identificação de povos e comunidades potencialmente afetados, consulta e participação social, salvaguardas, coordenação interinstitucional, custos, contratações e transparência, no âmbito das rodovias federais BR-319 e BR-230, no Estado do Amazonas.</p> <p>2. Acerca do item 1 (Competências, unidades responsáveis e processos administrativos (MPI/Funai)), subitem 1.2. ((d) medidas de proteção territorial), informa-se que sob o acompanhamento da Casa Civil da Presidência da República, o Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP, no âmbito do Plano Amazônia Segurança e Soberania - AMAS, está capitaneando proposta de medida condicionante voltada à proteção ambiental da região de incidência de impactos do asfaltamento da Rodovia BR-319, incluindo os territórios indígenas abarcados neste buffer.</p> <p>3. Em que pese a previsão de atuação da Funai na ação, por se tratar de medida liderada pelo MJSP e acompanhada pela CC-PR, recomenda-se que o MPI seja orientado a buscar alinhamento institucional junto a estes, para consolidação de manifestação ao requerimento em epígrafe.</p> <p>4. Entende-se que esta recomendação atende ainda ao item 4 (4) Salvaguardas, mitigação de impactos e proteção territorial). Especialmente porque a medida citada se refere ao citado no subitem 4.3. (Informar se o MPI/Funai participou, opinou ou recebeu comunicação formal sobre medidas referidas publicamente como “Portais da Amazônia” (postos/estruturas de fiscalização) associadas à BR-319, esclarecendo: (a) qual o papel do MPI/Funai; (b) quais requisitos/recomendações foram apresentados; (c) se há indicadores de resultado pactuados).</p> <p>5. Antecipadamente é possível destacar que a participação da Funai na proposta (subitem 4.3.a.) engloba:</p> <p>5.1. Fiscalizar e realizar a proteção territorial em terras indígenas;</p> <p>5.2. Providenciar interface institucional em relação aos territórios e povos indígenas;</p> <p>5.3. Produzir informações territoriais e circunstanciais para subsidiar as ações;</p> <p>5.4. Prover recursos logísticos e operacionais para atuação das suas equipes.</p>	

6. Acerca das recomendações aportadas pela Funai (subitem 4.3.b.), inclui-se:
- 6.1. Considerar a correlação entre os processos de licenciamento ambiental do asfaltamento das duas rodovias federais (BR-319 e BR-230);
- 6.2. Considerar as distintas etapas dos processos administrativos demarcatórios de territórios indígenas abarcados na área de atuação da proposta (subsídios fornecidos pela Funai ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama);
- 6.3. Considerar sentenças que determinam ações de proteção territorial das terras indígenas abarcadas na área de atuação da proposta, com destaque para a ação civil pública - ACP nº 1039915-03.2025.4.01.3200, ajuizada pela Funai e tendo como objeto a retirada de invasores das TIs Sepoti e Tenharim Marmelos (Gleba B); e a ACP nº 1052263-53.2025.4.01.3200, ajuizada pela Associação do Povo Indígena Tenharim Morogitá (APITEM) em face da União, Ibama, Funai e Estado do Amazonas, com pedido de tutela antecipada e obrigação de fazer, alegando omissão estrutural e prolongada do Estado na proteção da Terra Indígena Tenharim Marmelos (Gleba B);
- 6.4. Considerar a necessidade de um plano de segurança institucional aos órgãos fixados no terreno operacional, tendo em vista se tratar de região com histórico de hostilidade contra a presença de órgãos federais.
7. Sobre indicadores e resultados da proposta (subitem 4.3.c.), reitera-se o disposto no § 3.
8. Acerca da rodovia BR-230, registra-se que no âmbito da ACP nº 0000026-45.2014.4.01.3200, ajuizada pelo Ministério Público Federal - MPF em face da União e da Funai, foi firmada sentença determinando a implementação de um plano de fiscalização permanente nas terras indígenas ocupadas pelo Povo Tenharim.
9. Por fim, acerca dos processos administrativos de licenciamento ambiental das obras de asfaltamento das rodovias federais BR-319 e BR-230, registra-se que não consta a tramitação de demanda formal de manifestação por parte desta Coordenação-Geral de Fiscalização em Terras Indígenas - CGFis.
10. Seguem os subsídios para consolidação de resposta da Funai.

Atenciosamente,

(Assinado Eletronicamente)
JULIANA DE ALMEIDA
Coordenadora-Geral - CGFis/DPT

Em 13 de maio de 2026.

CGFis/DPT



Documento assinado eletronicamente por **Juliana de Almeida, Coordenador(a)-Geral**, em 13/05/2026, às 10:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site: http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10256922** e o código CRC **FDBA62F1**.



10281211

08620.005056/2026-11



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS

Informação Técnica nº 537/2026/Seageo/Cocart/CGGeo/Didem-FUNAI

Brasília, data na assinatura eletrônica

À Coordenação de Cartografia - COCART

Assunto: Solicita Informações - Terra Indígena.

1. Referimo-nos ao Ofício Presidência nº 592 (SEI nº 10174792), por meio do qual o Ministério dos Povos Indígenas (MPI) encaminha, para análise e manifestação, o Requerimento de Informação nº 400/2026, de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, que solicita informações acerca da atuação daquele Ministério e da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) quanto à identificação de povos e comunidades potencialmente afetados, à consulta e participação social, às salvaguardas socioambientais, à coordenação interinstitucional, aos custos, às contratações e à transparência, no âmbito das rodovias federais BR-319 e BR-230, no Estado do Amazonas.

2. Após análise das informações geográficas constantes no Processo nº 08620.005056/2026-11, em conjunto com os dados disponibilizados pelo banco geográfico do DNIT (VGeo DNIT, acesso em 15/05/2026), foi identificada a localização geográfica do objeto da demanda em relação às terras indígenas mais próximas, conforme demonstrado nos mapas integrantes da presente Informação Técnica (Mapa 1 (10286940), Mapa 2 (10286941), Mapa 3 (10286943), Mapa 4 (10286944), Mapa 5 (10286945), Mapa 6 (10286958) e Mapa 7 (10286973)) e nas tabelas a seguir:

Sobreposições (BR-230)

Terra Indígena	Sobreposição (km)
46801 - Tikuna de Santo Antonio / 1.065,00 Ha / Regularizada (13/06/1994 - Matr. 546 Lv. 2-2 Fl. 109)	2,31
25401 - Lauro Sodré / 9.478,00 Ha / Regularizada (11/05/2005 - Matr. 764, Lv. 2/3-B, Fl. 92)	7,49
52801 - Guanabara / 15.600,00 Ha / Declarada (- Portaria nº 1704, de 19 de abril de 2013)	4,81
46901 - Tukuna Porto Espiritual / 2.839,00 Ha / Regularizada (29/01/1996 - Matr. 587 Lv. 2-3 Fl. 09)	3,57
41701 - São Leopoldo / 69.270,00 Ha / Regularizada (26/05/1989 - Matr. 401 Lv. 2-B Fl. 164)	20,38
38501 - Rio Biá / 1.185.791,00 Ha / Regularizada (08/12/1997 - Matr. 323, Lv. 2-A, Fl. 123)	42,31
73795 - Kulina do Rio Uerê (Matatibem) / 274.526,00 Ha / Delimitada (18/11/2025 - DESPACHO DECISÓRIO Nº 155/2025/PRES-FUNAI)	14,08
15201 - Hi Merimã / 677.840,00 Ha / Regularizada (09/07/2007 - Matr.2.543, Lv. 2-L, Fls. 117)	66,70
5402 - Banawá / 192.659,00 Ha / Regularizada (11/12/2017 - Matrícula 3.082, Livro 2, Folha 123 - CRI Tonantins)	7,91
19001 - Jarawara/Jamamadi/Kanamati / 390.233,00 Ha / Regularizada (09/02/1999 - Matr. 2.007 Lv. 2-H Fl. 89)	29,25

11001 - Diahui / 47.354,00 Ha / Regularizada (25/04/2005 - Matr.1.618, Lv. 2-H, Fl. 180)	16,91
44801 - Tenharim Marmelos / 497.521,00 Ha / Regularizada (31/01/1996 - Matr. 1.295 Lv. 2-4 Fl. 264)	40,86

Distâncias (BR-230)

Terra Indígena	Distância (km)
6501 - Bom Intento / 1.613,00 Ha / Regularizada (12/01/1996 - Matr. 586 Lv. 2-3 Fl. 8V)	2,56
53901 - Sururuá / 36.125,00 Ha / Declarada (- Portaria nº 3077, de 27 de setembro de 2010)	3,70
48701 - Vale do Javari / 8.544.482,00 Ha / Regularizada (29/05/2002 - Matr. 362 Lv.2-A FL.385/387)	14,94
10901 - Deni / 1.531.303,00 Ha / Regularizada (18/10/2006 - Matr. 308, Lv. 2-A, Fl. 118)	53,60
51201 - Zuruahã / 239.069,00 Ha / Regularizada (13/06/1990 - Matr. 614 Lv. 2-D Fl. 17)	28,11
34601 - Paumari do Rio Ituxi / 7.572,00 Ha / Regularizada (04/02/1999 - Matr. 2.008 Lv. 2-H Fl. 90)	13,29
8101 - Caititu / 308.062,00 Ha / Regularizada (26/04/2016 - Matrícula Av.4-1.503 Livro 2-F Folhas 192 a 195 (geo))	0,30
65901 - Jacareúba/Katauixi (restrição uso) / 647.386,00 Ha / Em Estudo (-)	20,47
19601 - Juma / 38.351,00 Ha / Regularizada (31/08/2005 - Matr. 902, Lv. 2-A-1, Fl. 191/191v)	4,19
31201 - Nove de Janeiro / 228.777,00 Ha / Regularizada (28/07/1998 - Matr. 2.528 Lv. 2-I Fl. 274)	1,62
35701 - Pirahã / 346.910,00 Ha / Regularizada (29/07/1998 - Matr. 2.529 Lv. 2-I Fl. 276)	2,07

Distâncias (BR-319)

Terra Indígena	Distância (km)
65901 - Jacareúba/Katauixi (restrição uso) / 647.386,00 Ha / Em Estudo (-)	15,17
4301 - Ariramba / 10.357,00 Ha / Regularizada (05/10/2004 - Matr. 335, Lv. 2-B, Fl.35)	26,09
2801 - Apurinã Igarapé Tauamirim / 96.456,00 Ha / Regularizada (31/05/1990 - Matr. R1/613 Lv. 2-D Fl. 15)	46,36
24301 - Lago Capanã / 6.321,00 Ha / Regularizada (10/11/2003 - Matr. 326, Lv.2-B/RG, Fl. 26)	23,51
10801 - Cunha-Sapucaia / 471.450,00 Ha / Regularizada (21/12/2011 - Av.1-1561, Lv G, Fl. 002vº)	9,95
12901 - Fortaleza do Castanho / 2.756,00 Ha / Regularizada (10/07/2003 - Matr. 013, Livro 2-RG, Ficha 13)	16,56
54101 - Vista Alegre / 13.206,00 Ha / Declarada (- PORTARIA MJSP Nº 1.074, DE 17 DE NOVEMBRO DE 2025)	8,45
43601 - Tabocal / 906,00 Ha / Regularizada (30/06/2016 - Matrícula 6.162 - Livro 2 - Ficha 01)	10,56
27401 - Lago do Marinheiro / 3.586,00 Ha / Regularizada (07/03/2013 - Matr. 5.548, Lv. 2-RG, Ficha 01 e verso)	11,25

3. Informamos que apenas a BR-230 apresenta sobreposição direta com Terras Indígenas, conforme demonstrado na tabela supracitada.

4. Adicionalmente, verifica-se a existência de registros de reivindicação territorial indígena ou de áreas em estudo nos municípios de Benjamin Constant/AM, Beruri/AM, Borba/AM, Candeias do Jamari/RO, Canutama/AM, Carauari/AM, Careiro/AM, Careiro da Várzea/AM, Humaitá/AM, Iranduba/AM, Jutai/AM, Lábrea/AM, Manaquiri/AM, Manaus/AM, Manicoré/AM, Maués/AM, Novo Aripuanã/AM, Porto Velho/RO, São Paulo de Olivença/AM e Tapauá/AM.

5. Sem mais para o momento, coloco-me à disposição.

(Assinado Eletronicamente)
ADRIANO FARIAS SIPAÚBA

Coordenador de Cartografia, substituto - COCART/CGGEO

Ciente. Aprovo. Encaminhe-se à CGID, para providências subsequentes.

(Assinado Eletronicamente)

ROSANE AMARAL ALVES DA SILVA

Coordenadora-Geral de Geoprocessamento - CGGEO



Documento assinado eletronicamente por **Rosane Amaral Alves da Silva**, **Coordenador(a)-Geral**, em 15/05/2026, às 19:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Farias Sipaubá**, **Coordenador(a) substituto(a)**, em 15/05/2026, às 19:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



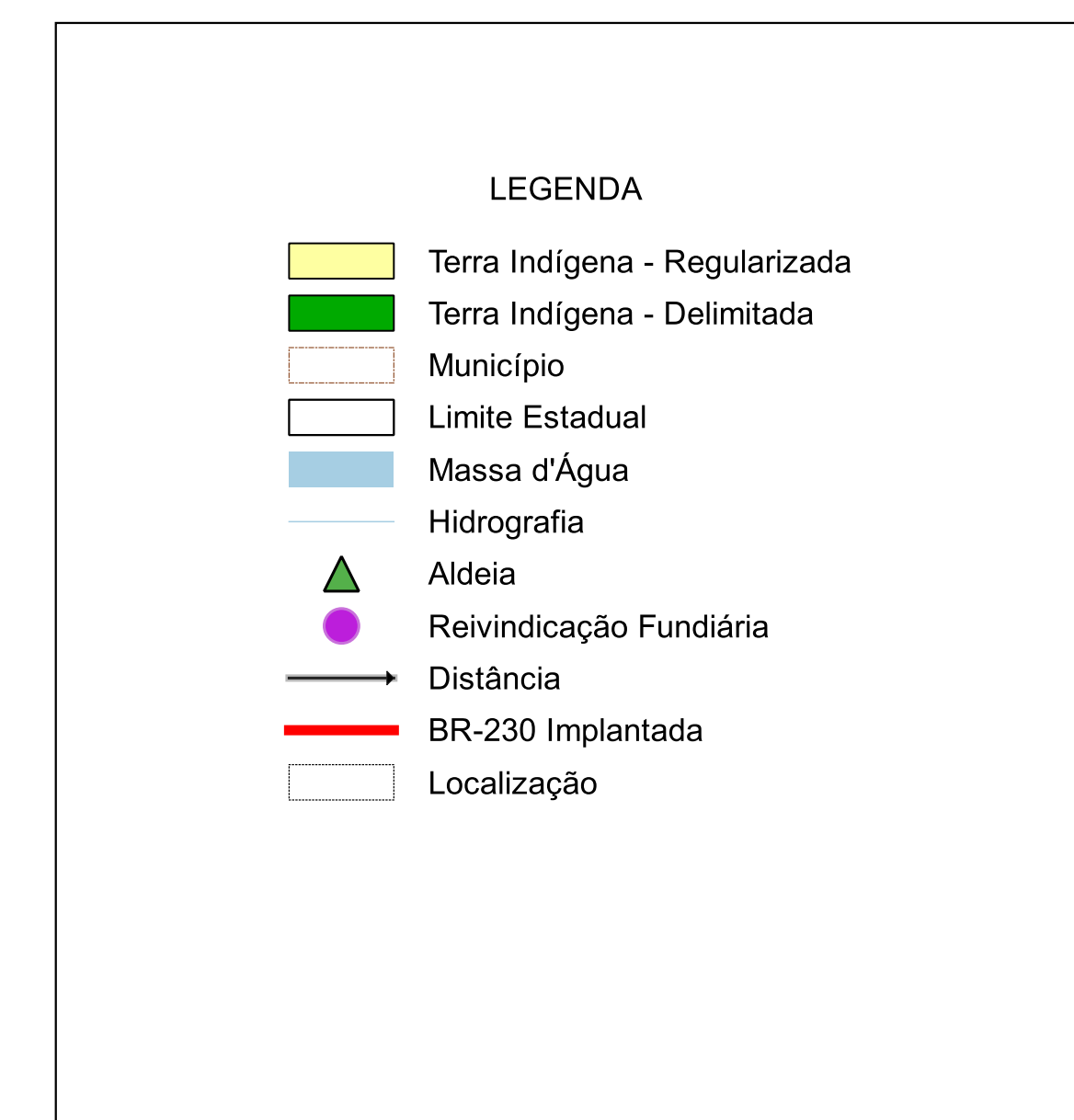
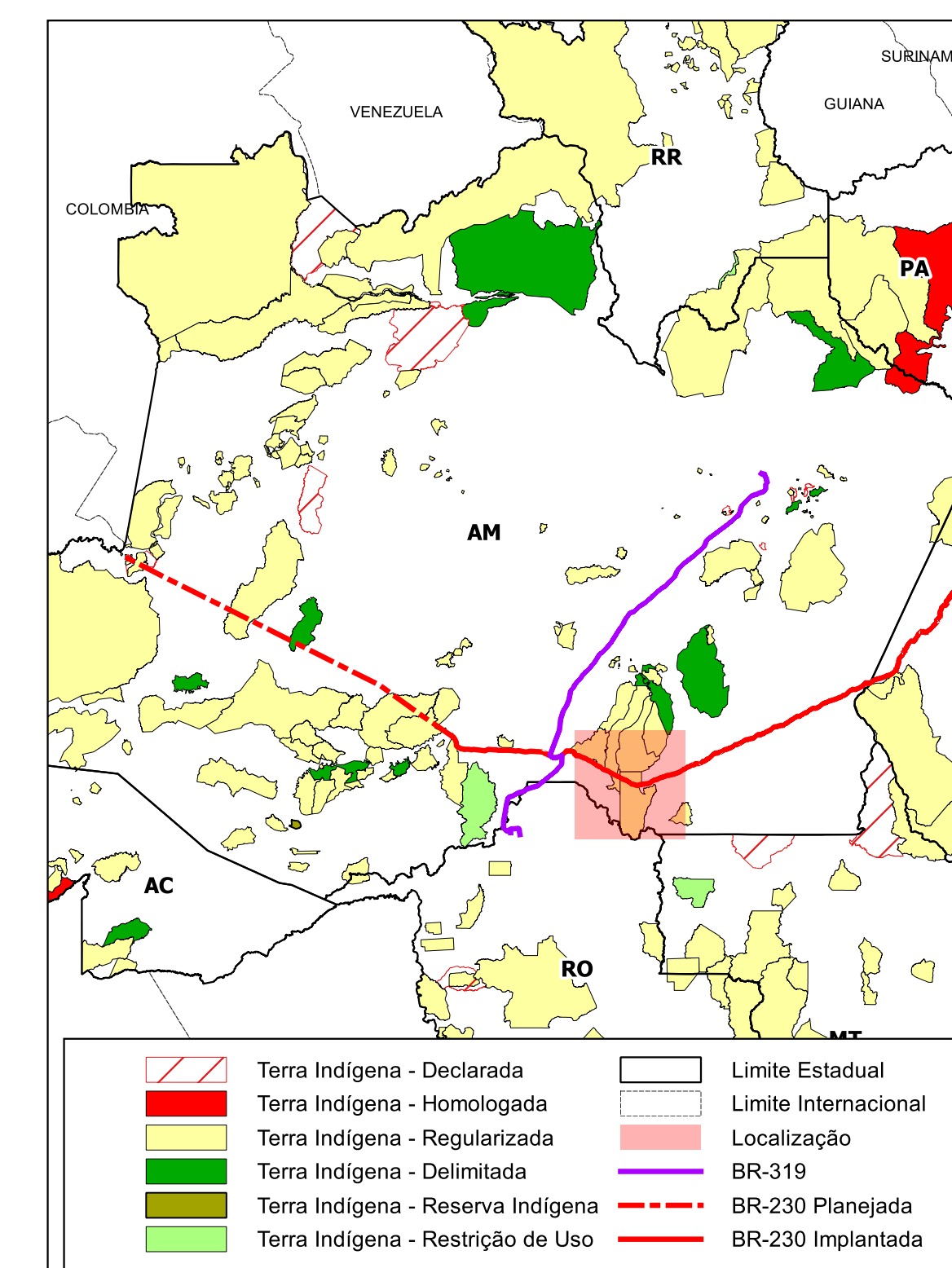
A autenticidade deste documento pode ser conferida no site:

[http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **10281211** e o código CRC **0A08C462**.

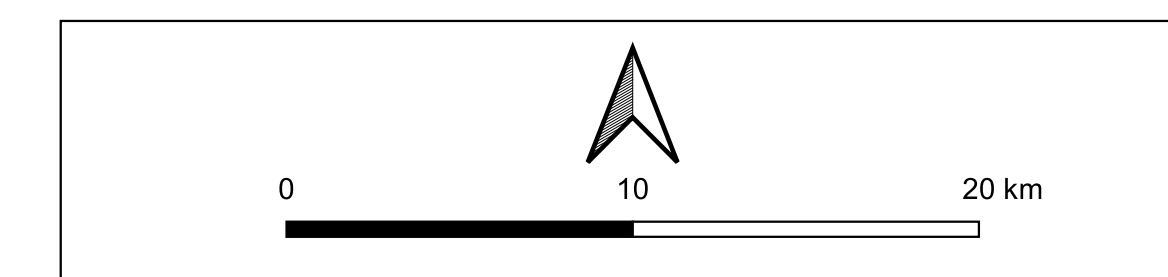


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento

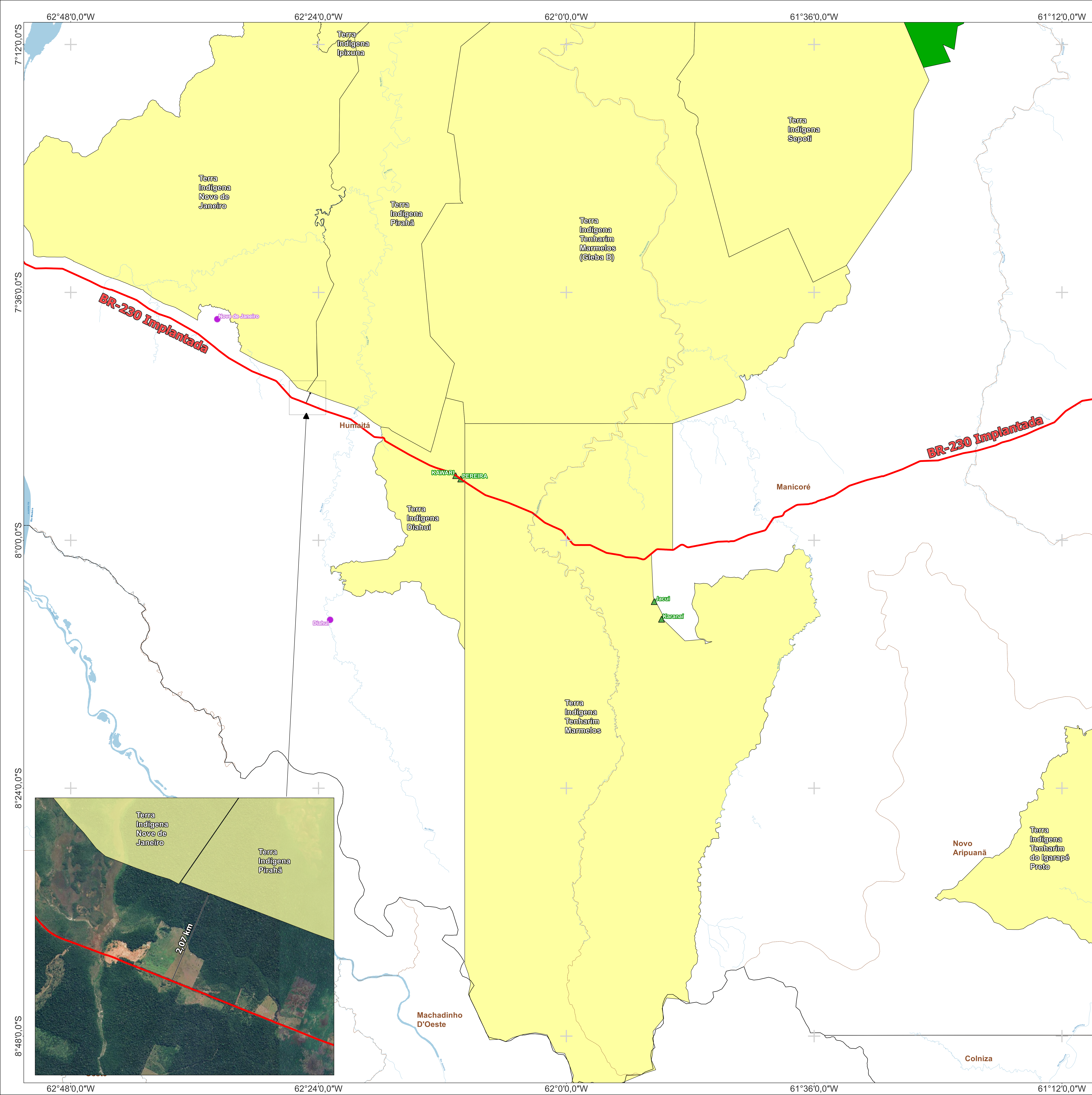


Denominação: BR-319 e BR-230
Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
Documento de referência: 08620.005056/2026-11
UF: Amazonas
OS 23362
Desenho: Henrique Toshio Akai
Coordenador de Carografia - COCART/CGGEO:
Leonardo Farias Saporito
Coordenadora-Geral de Geoprocessamento -
CGGEO:
Rosane Amaral Alves da Silva
15/05/2026

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base
cartográfica da Hidrografia Nacional.
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha
Viária Oficial.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do
Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
Datum Horizontal: SIRGAS-2000

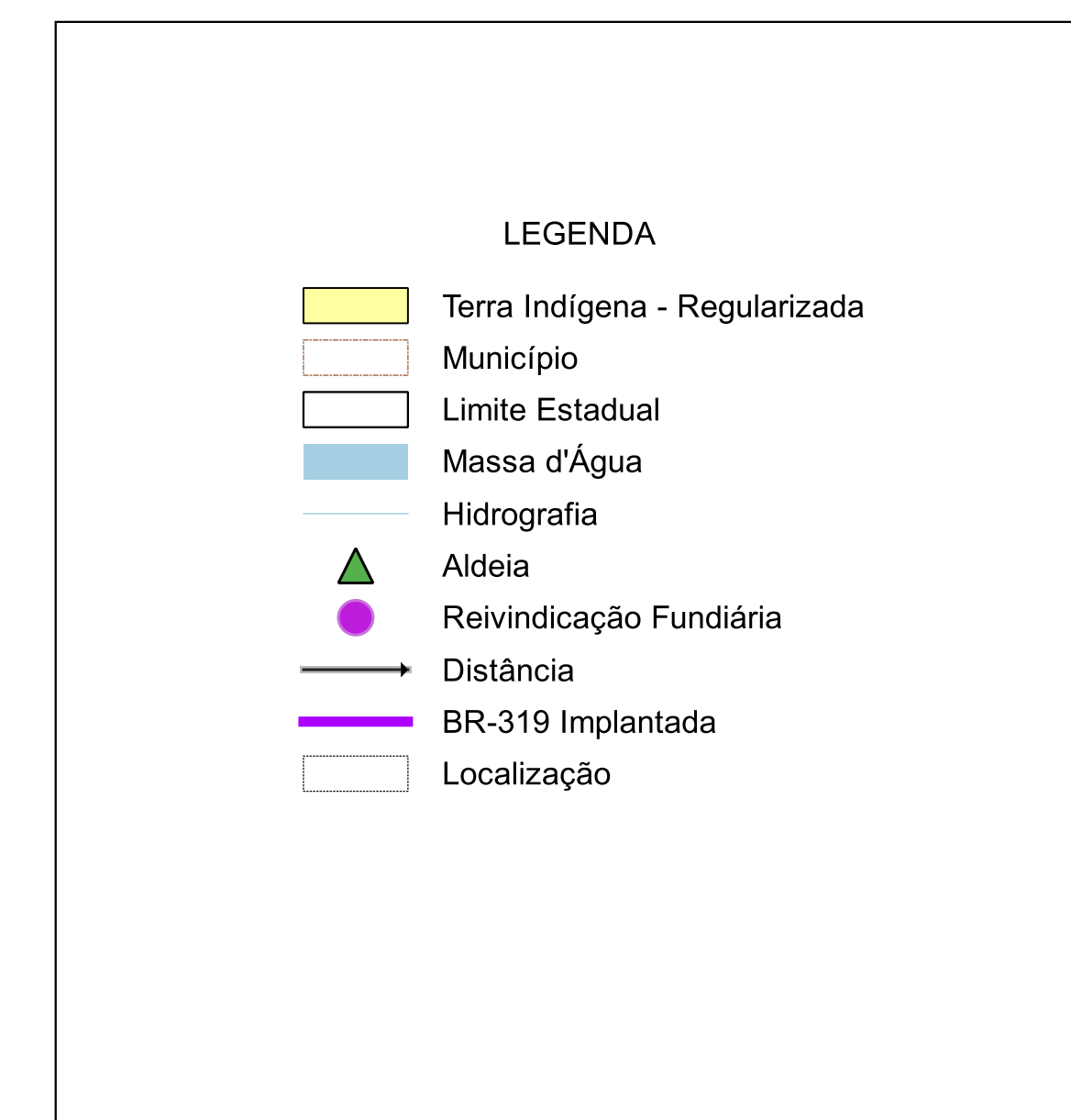
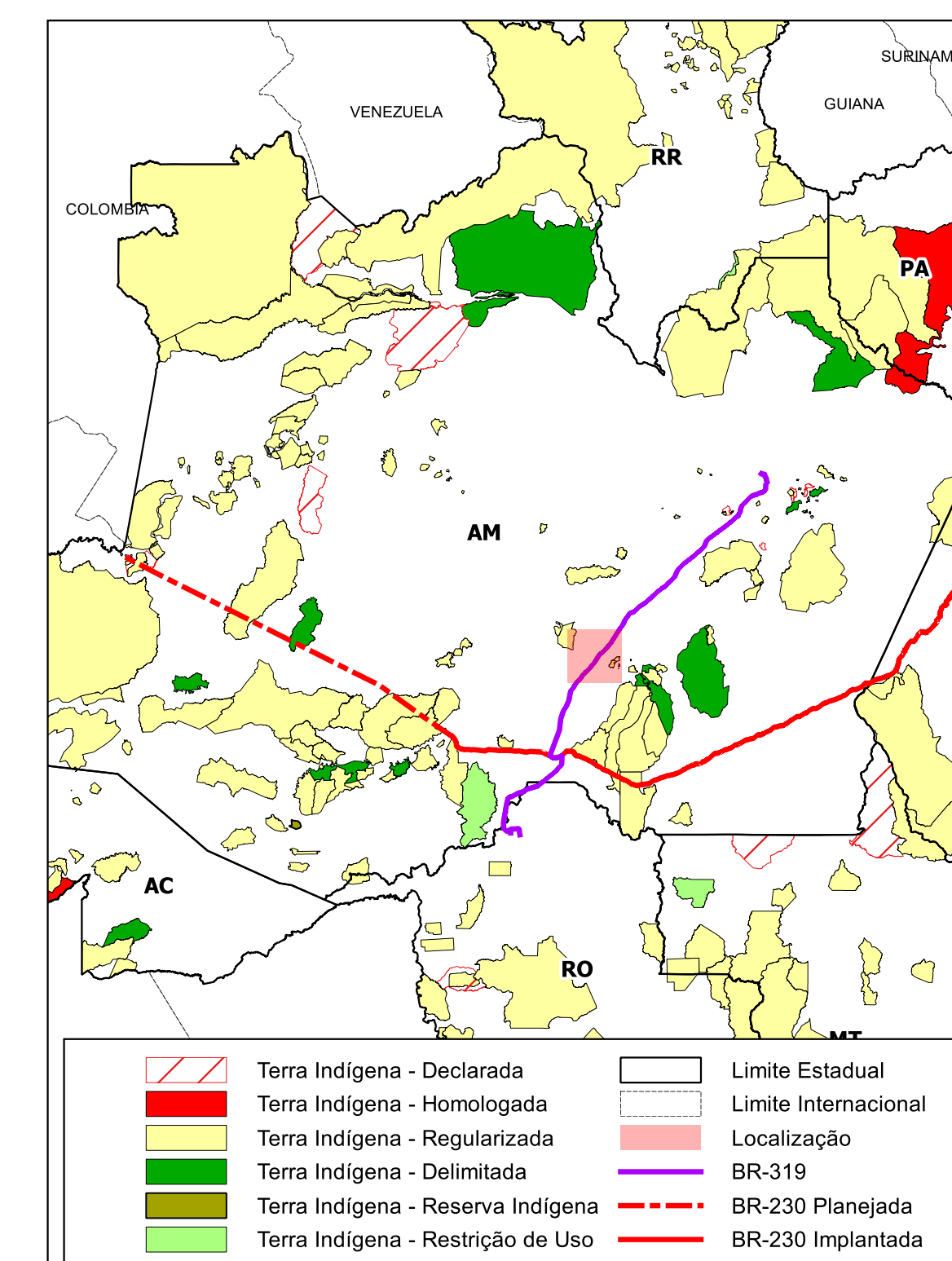


Escala Mapa: 1:200.000 Detalhe: 1:10.000.000



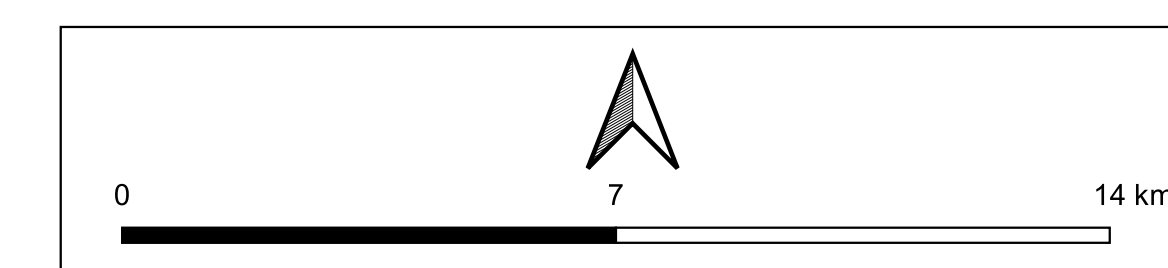


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento

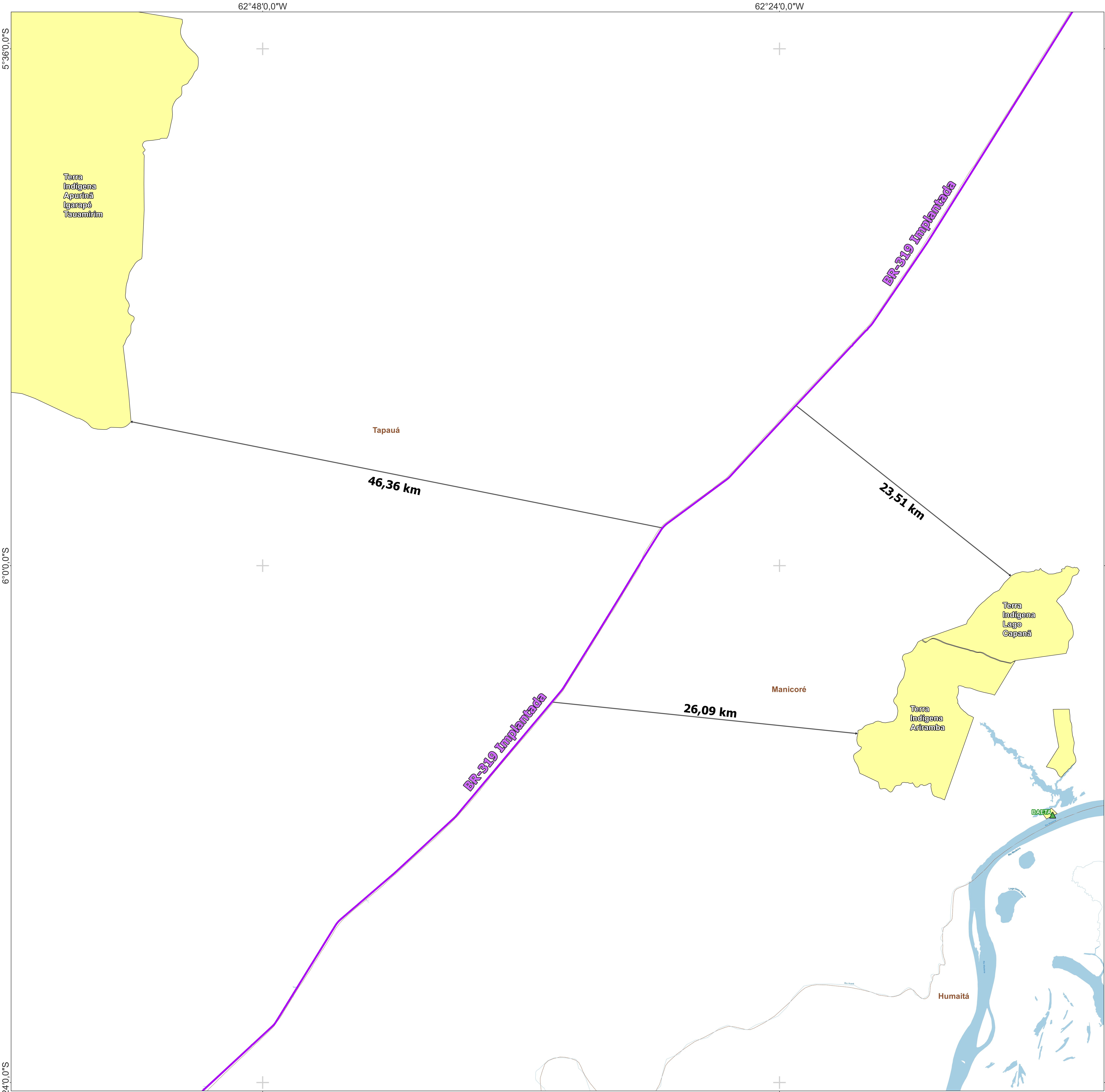


Denominação: BR-319 e BR-230
Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
Documento de referencia: 08620.005056/2026-11
UF: Amazonas
OS 23362
Desenho: Henrique Toshio Akai
Coordenador de Carografia - COCART/CGGEO:
Leonardo Farias Saporito
Coordenadora-Geral de Geoprocessamento -
CGGEO:
Rosane Amaral Alves da Silva
15/05/2026

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base
cartográfica da Hidrografia Nacional.
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha
Viária Oficial.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do
Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
Datum Horizontal: SIRGAS-2000

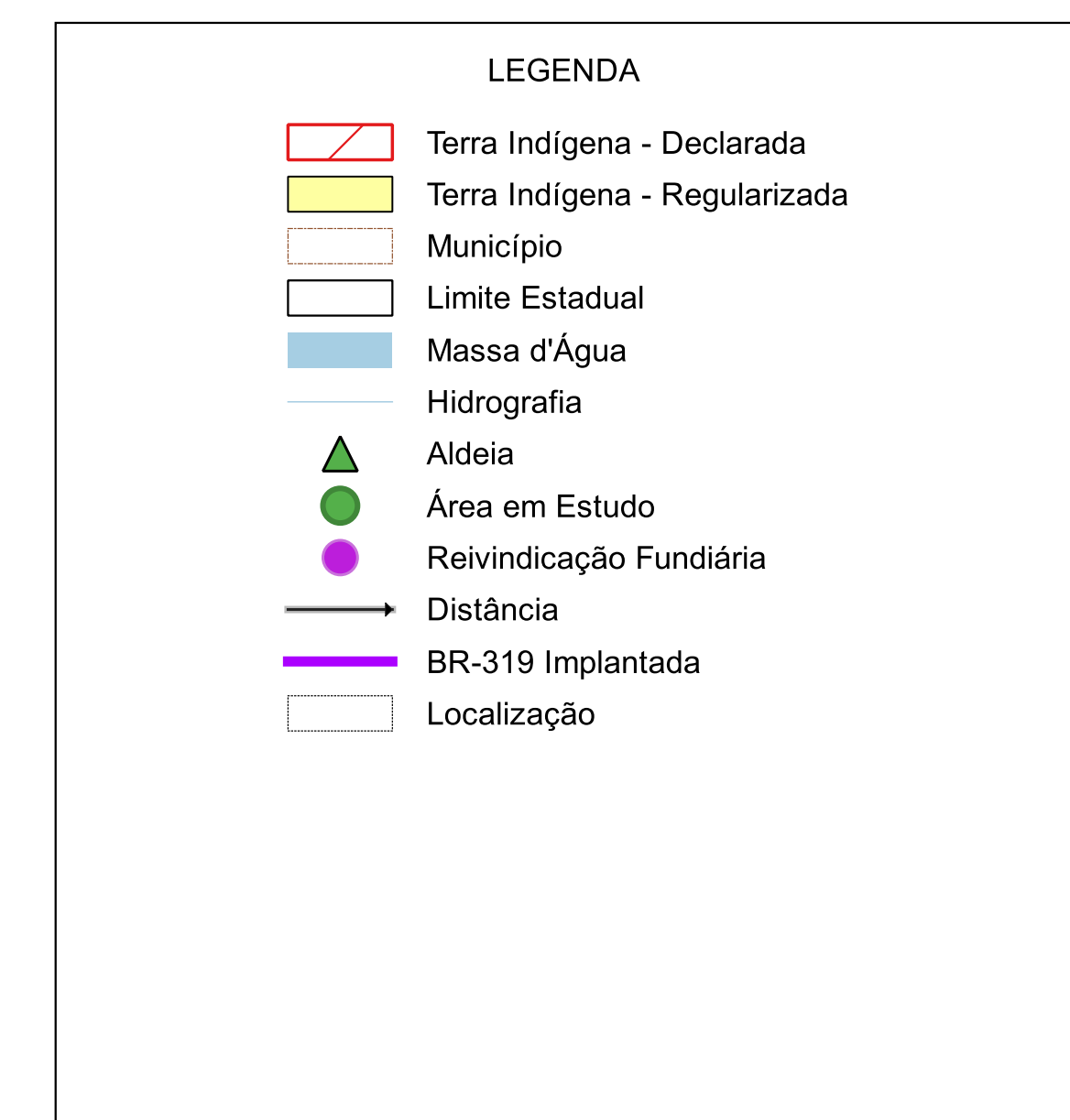
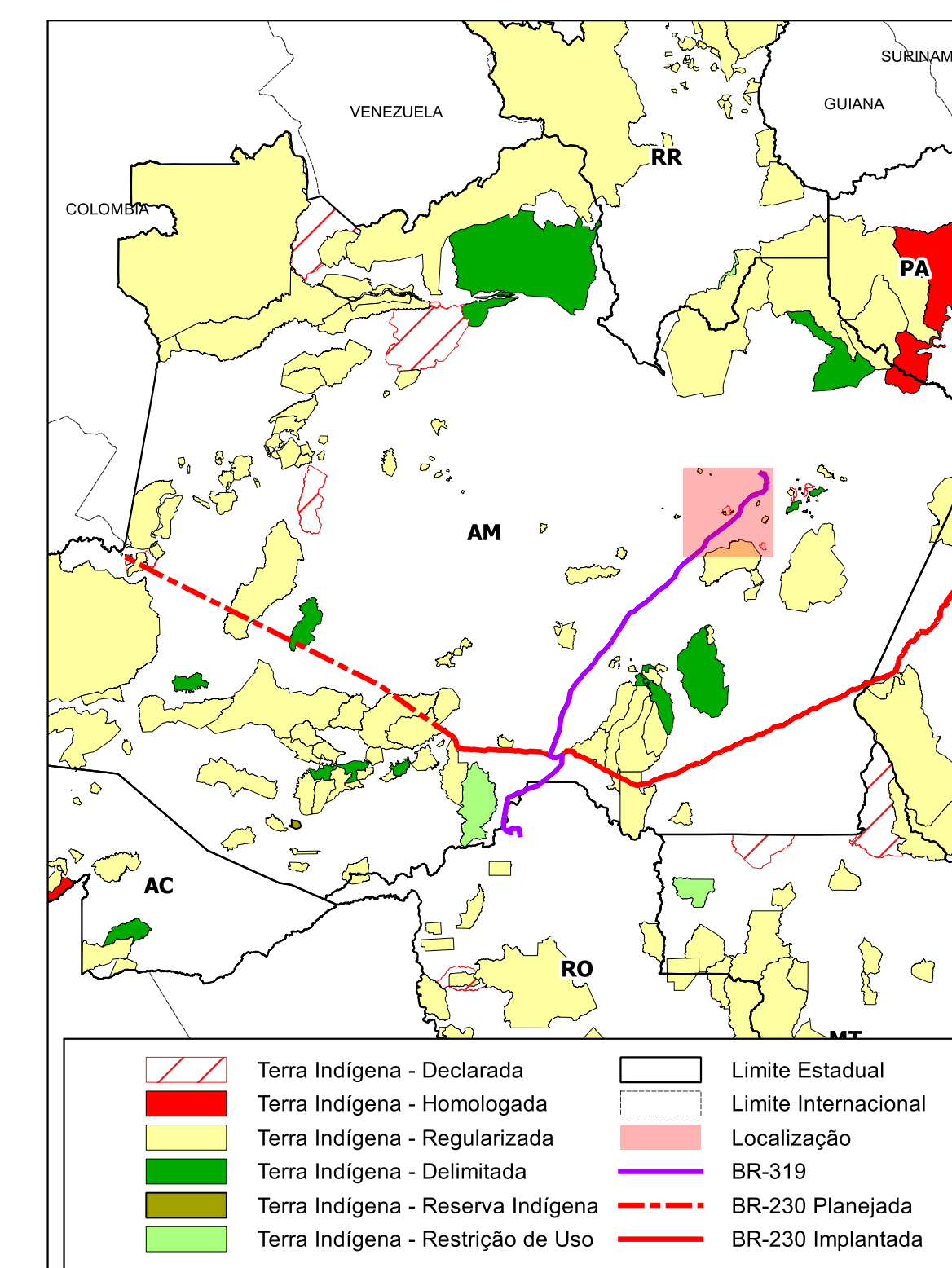


Escala Mapa: 1:100.000 Detalhe: 1:10.000.000



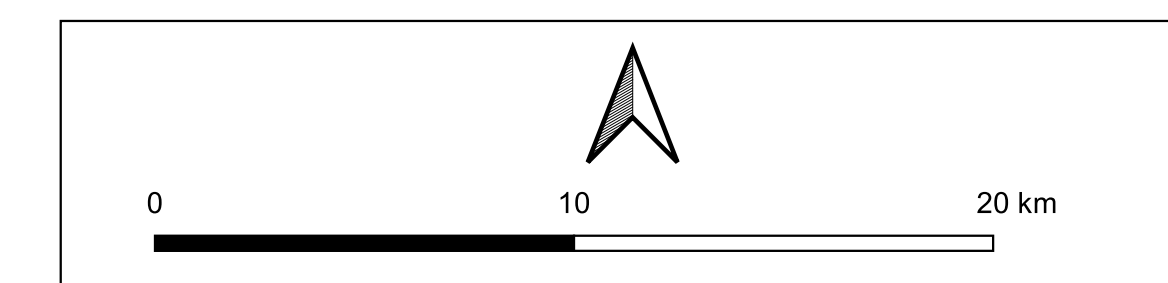


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento

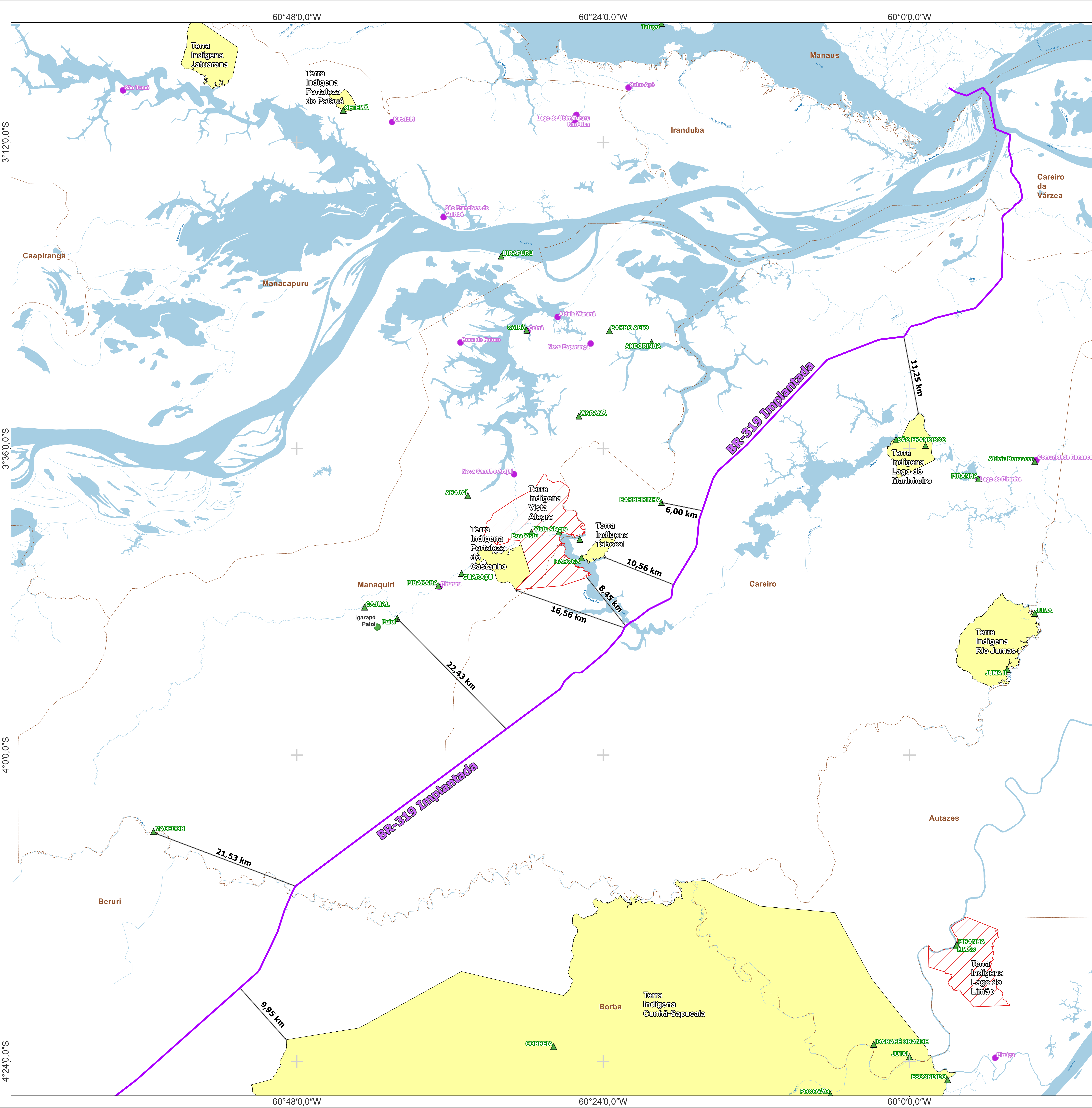


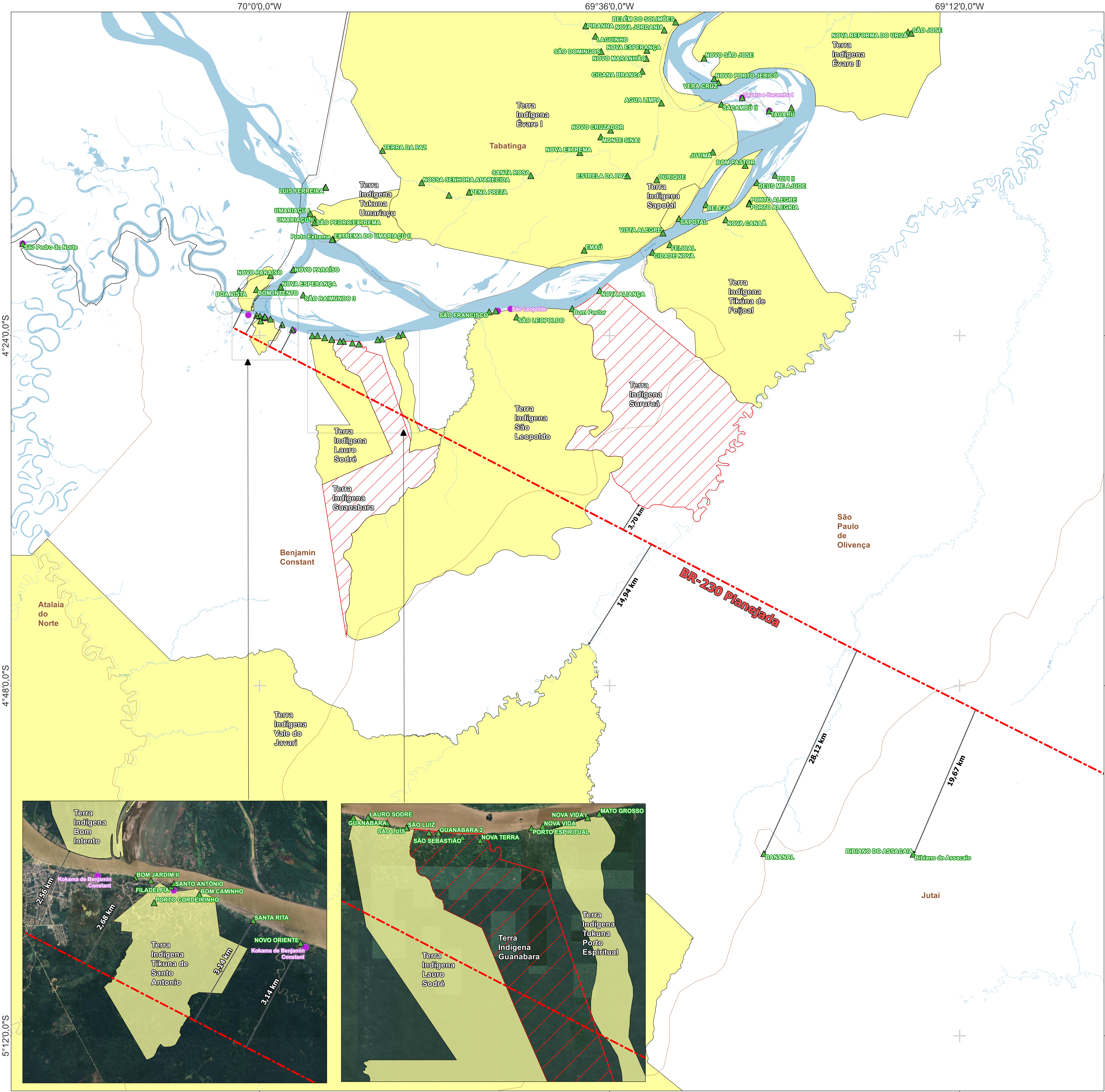
Denominação: BR-319 e BR-230
Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
Documento de referência: 08620.005056/2026-11
UF: Amazonas
OS 23362
Desenho: Henrique Toshio Akai
Coordenador de Cartografia - COCART/CGGEO:
Leonardo Farias Saporito
Coordenadora-Geral de Geoprocessamento -
CGGEO:
Rosane Amaral Alves da Silva
15/05/2026

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base
cartográfica da Hidrografia Nacional.
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha
Viária Oficial.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do
Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
Datum Horizontal: SIRGAS-2000

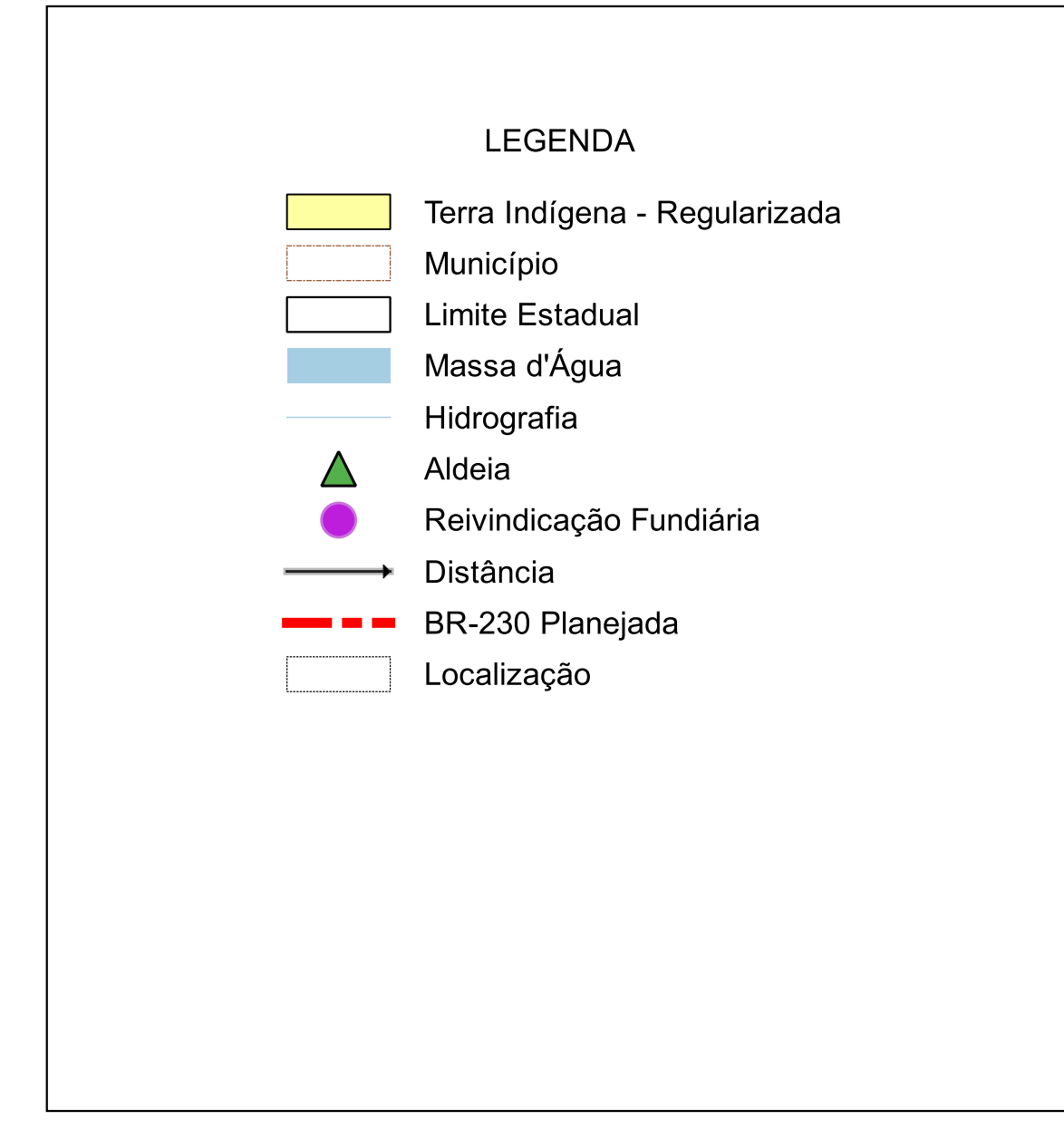
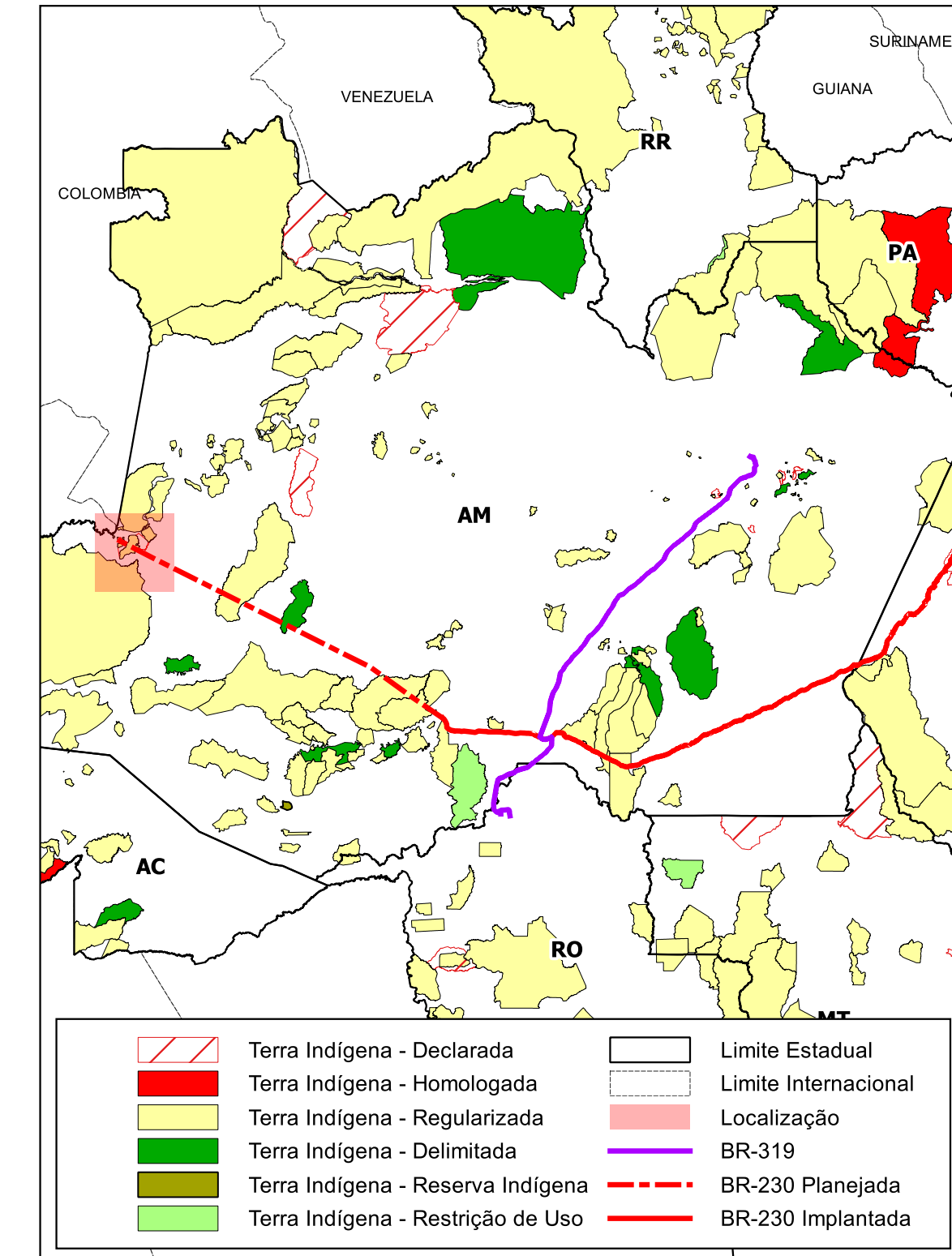


Escala Mapa: 1:172.256,24426 Detalhe: 1:10.000,000



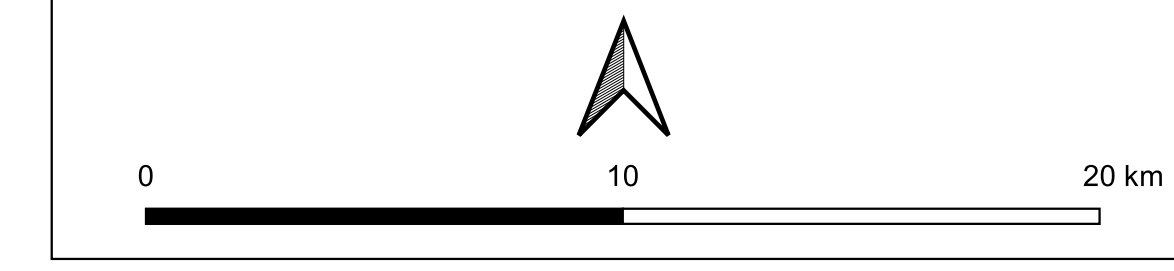


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento

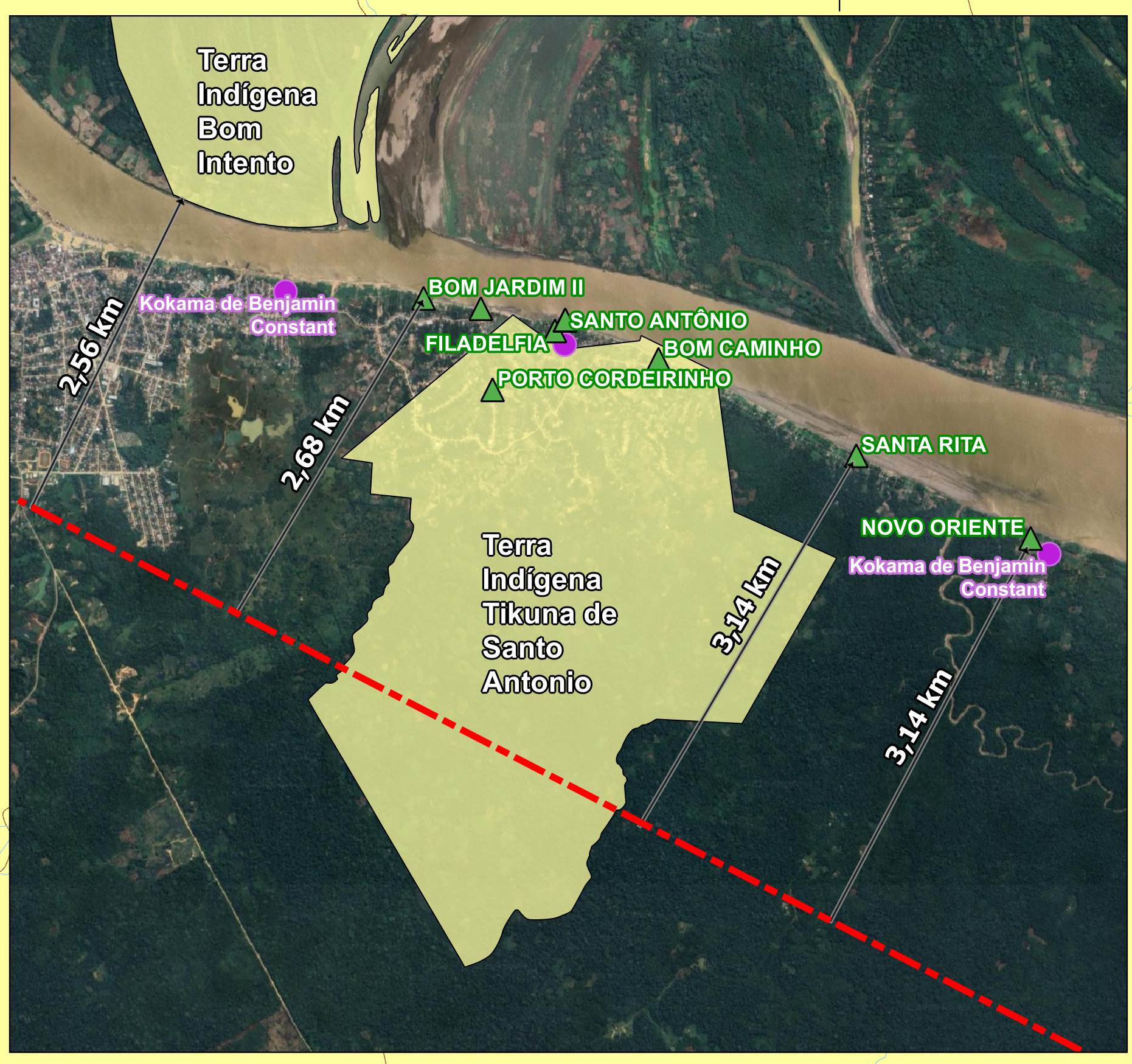


Denominação: BR-319 e BR-230
 Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
 Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
 Documento de referência: 08620.005056/2026-11
 UF: Amazonas
 OS 23362
 Desenho: Henrique Toshio Akai
 Coordenador de Cartografia - COCART/CGGEO: Leonardo Farias Saporito
 Coordenadora-Geral de Geoprocessamento - CGGEO: Rosane Amaral Alves da Silva
 15/05/2026

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
 ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base cartográfica da Hidrografia Nacional.
 DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha Viária Oficial.
 IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
 Datum Horizontal: SIRGAS-2000

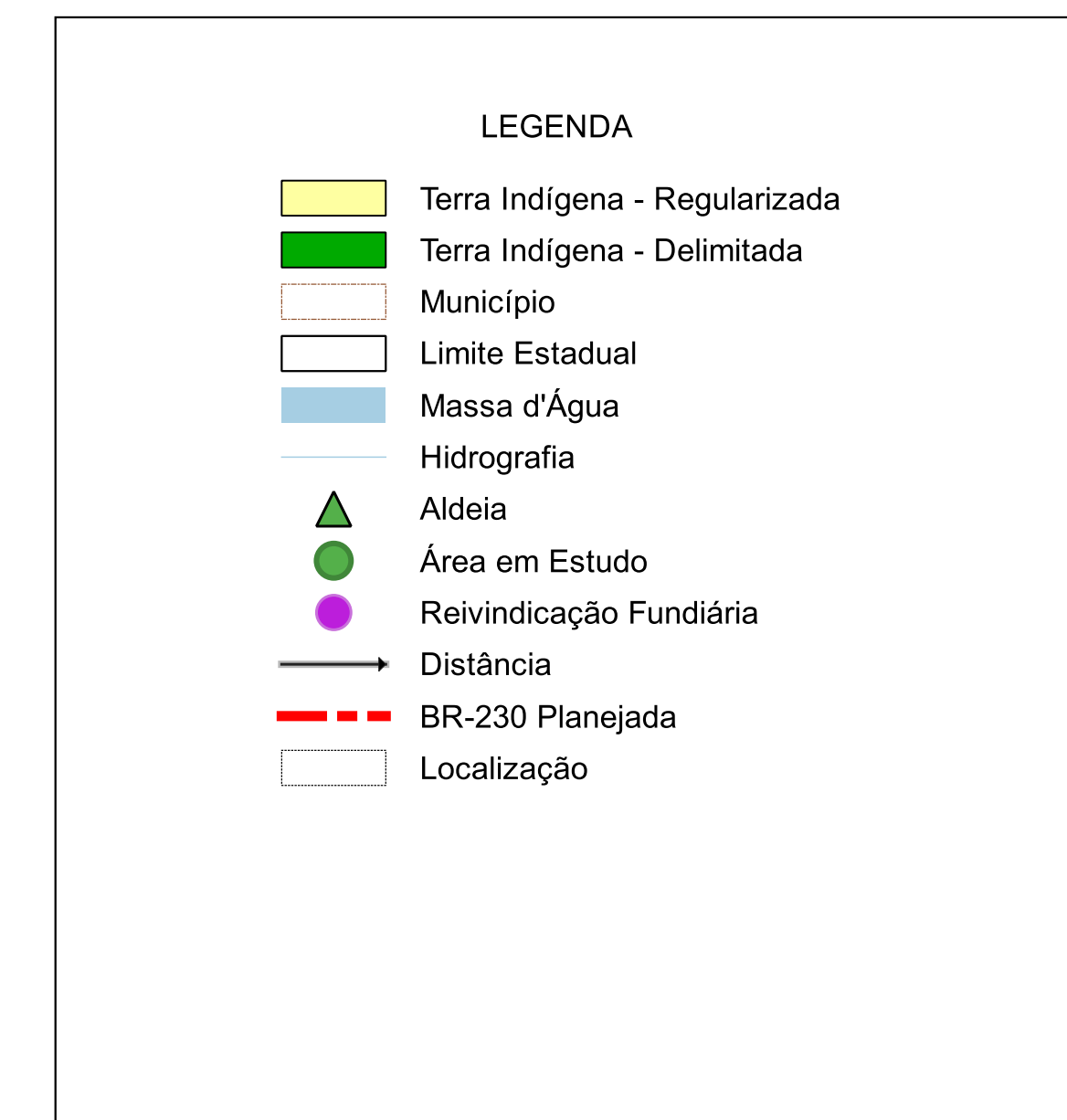
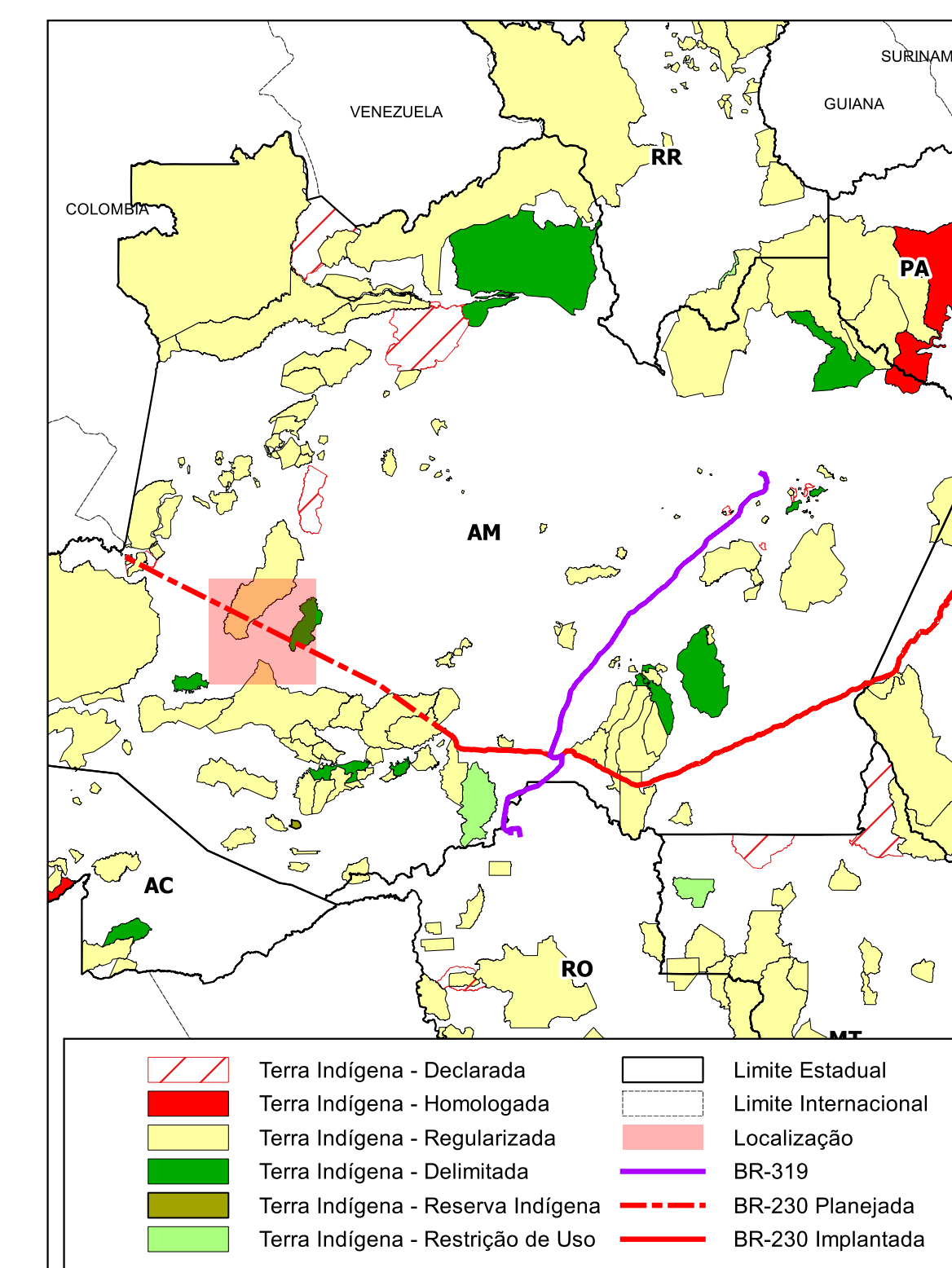


Escala Mapa: 1:150.000 Detalhe: 1:10.000.000



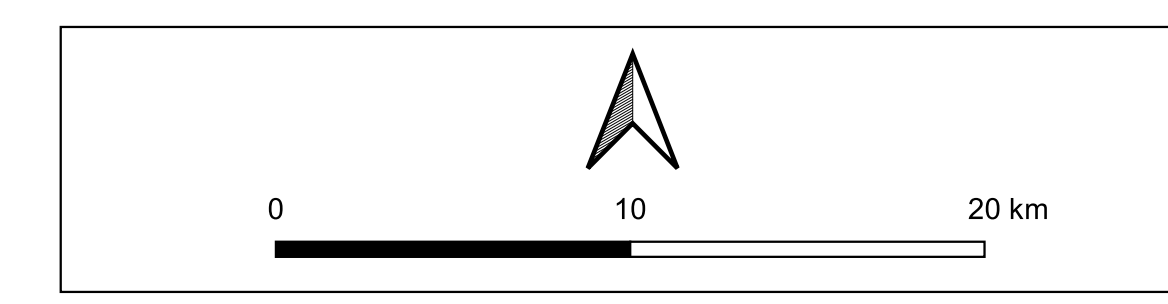


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento

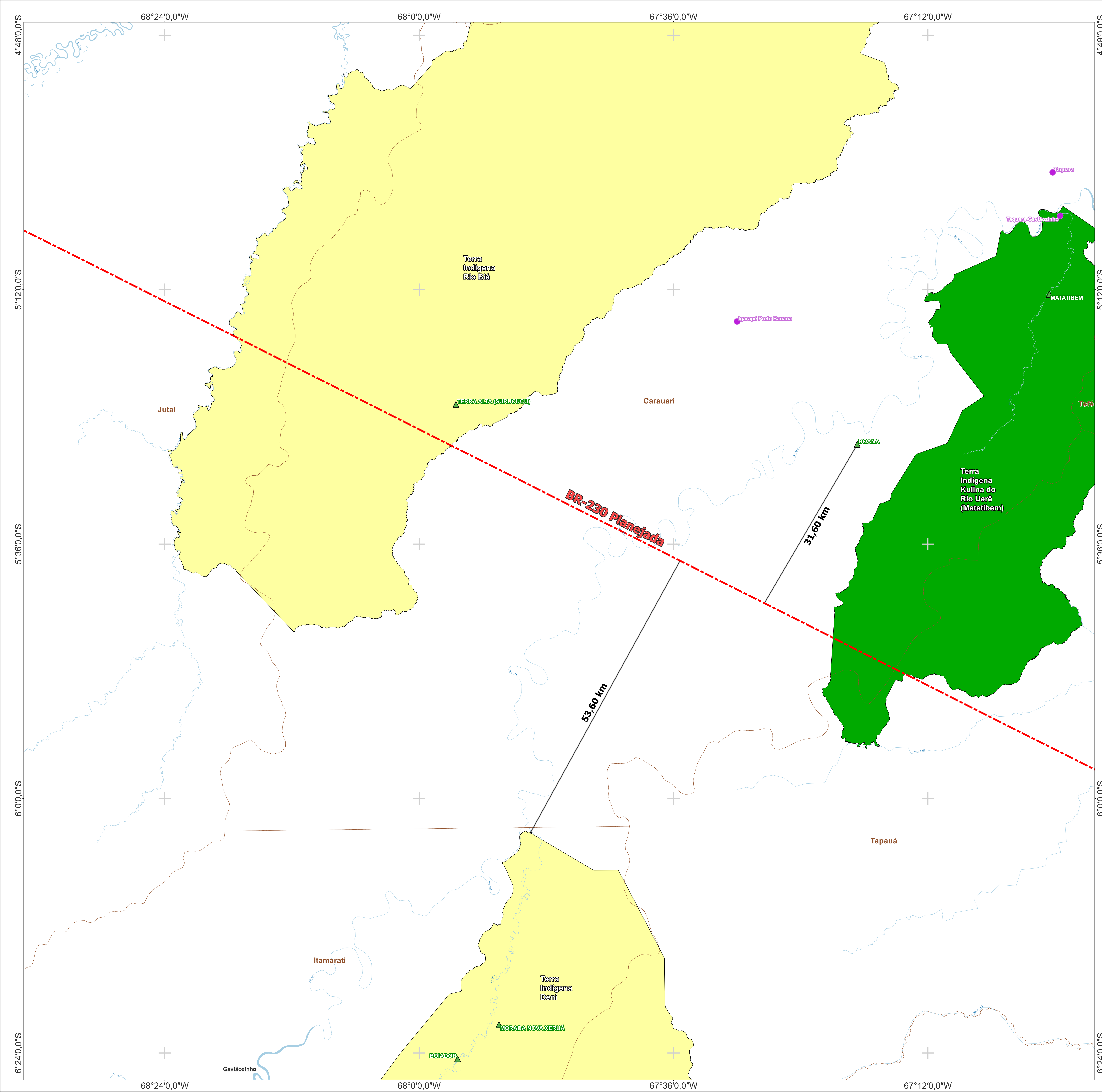


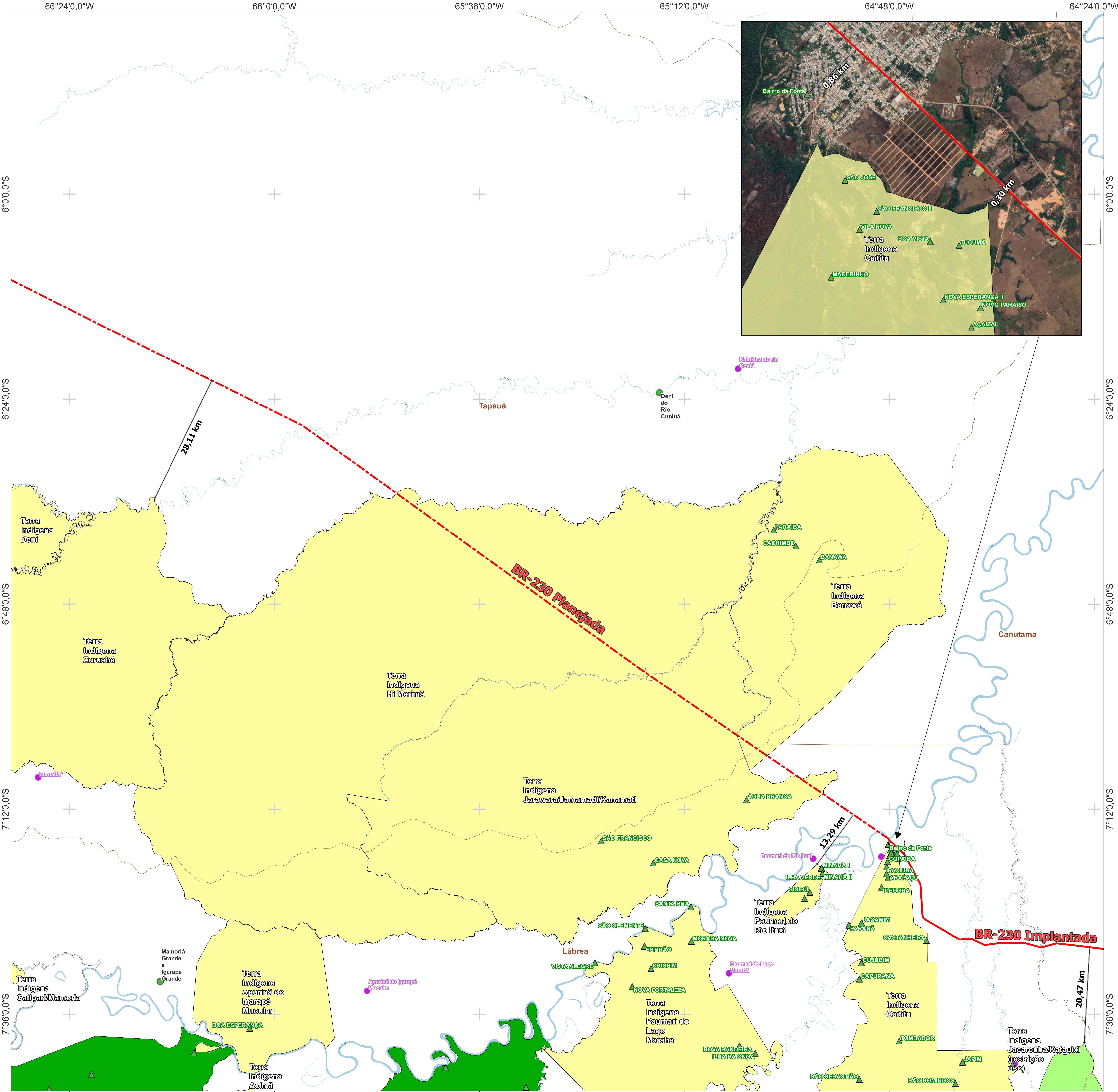
Denominação: BR-319 e BR-230
Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
Documento de referência: 08620.005056/2026-11
UF: Amazonas
OS 23362
Desenho: Henrique Toshio Akai
Coordenador de Cartografia - COCART/CGGEO:
Leonardo Farias Saporito
Coordenadora-Geral de Geoprocessamento -
CGGEO:
Rosane Amaral Alves da Silva
15/05/2026

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base
cartográfica da Hidrografia Nacional.
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha
Viária Oficial.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do
Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
Datum Horizontal: SIRGAS-2000

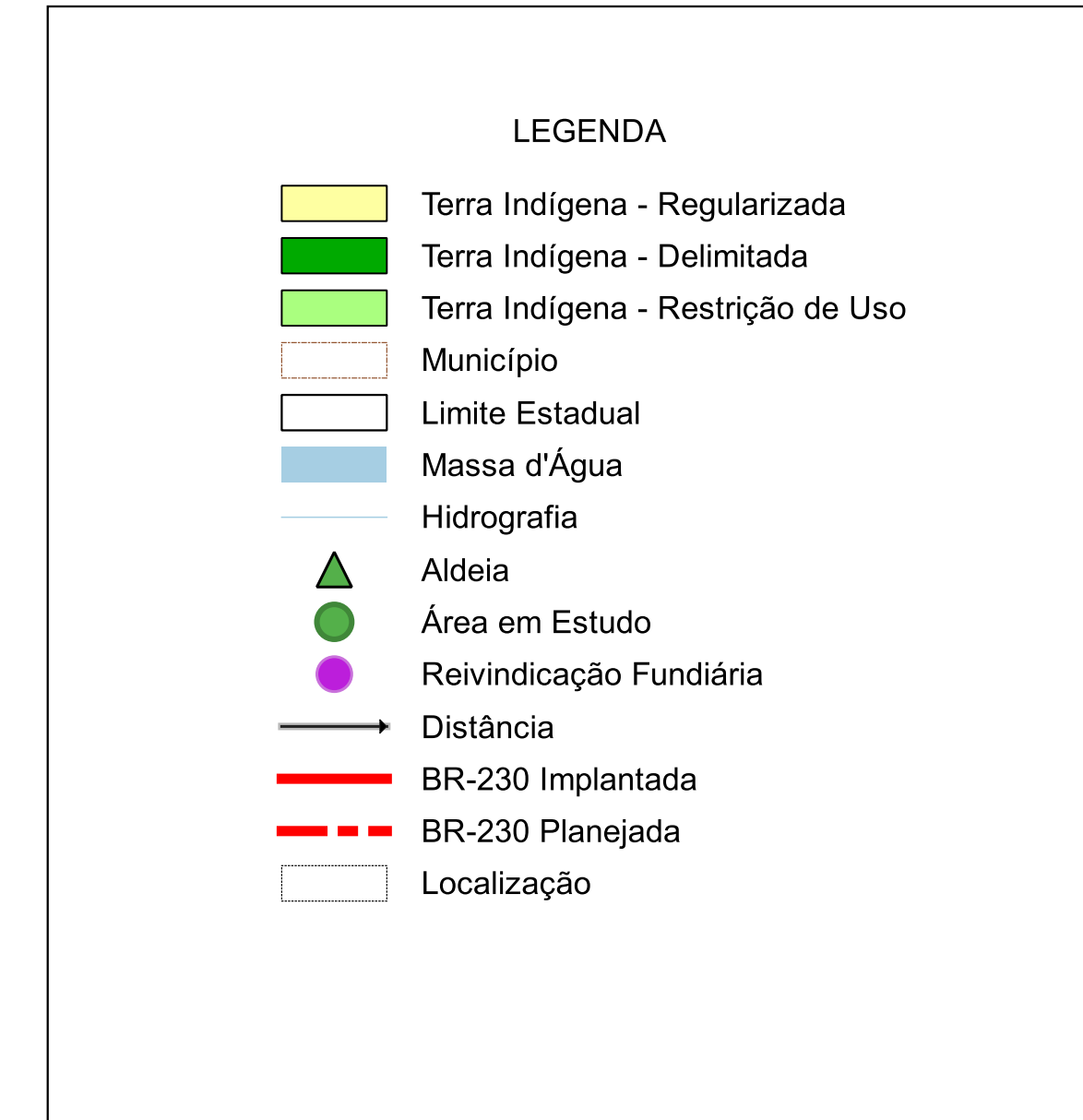
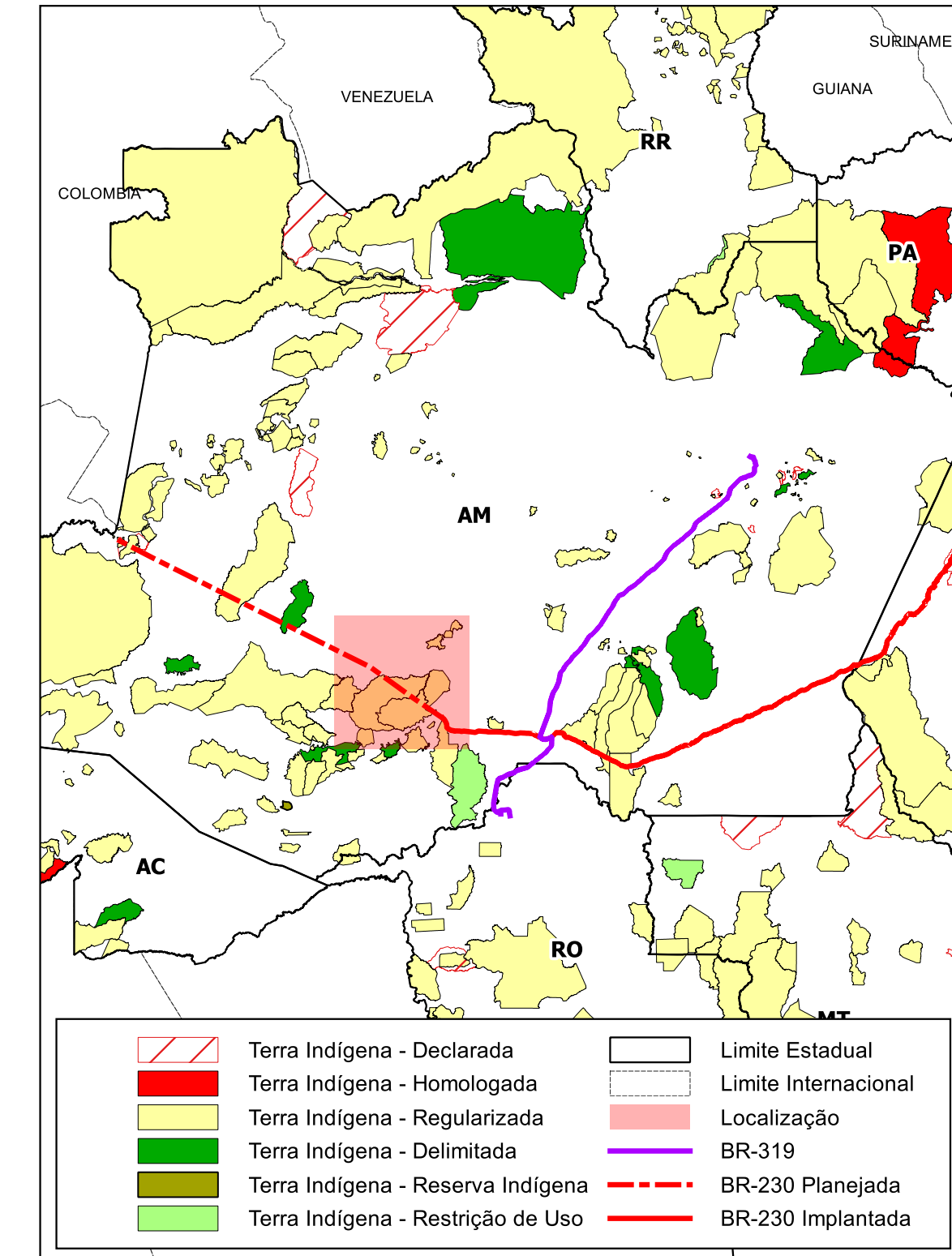


Escala Mapa: 1:200.000 Detalhe: 1:10.000.000



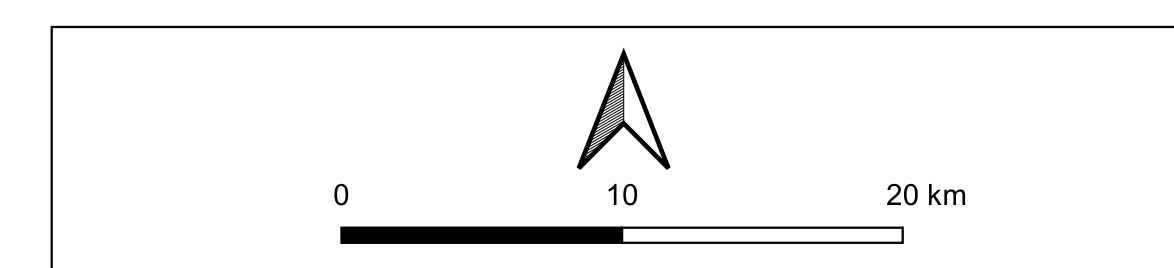


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento



Denominação: BR-319 e BR-230
 Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
 Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
 Documento de referência: 08620.005056/2026-11
 UF: Amazonas
 OS 23362
 Desenho: Henrique Toshio Akai
 Coordenador de Carografia - COCART/CGGEO:
 Leonardo Farias Saporito
 Coordenadora-Geral de Geoprocessamento -
 CGGEO:
 Rosane Amaral Alves da Silva
 15/05/2026

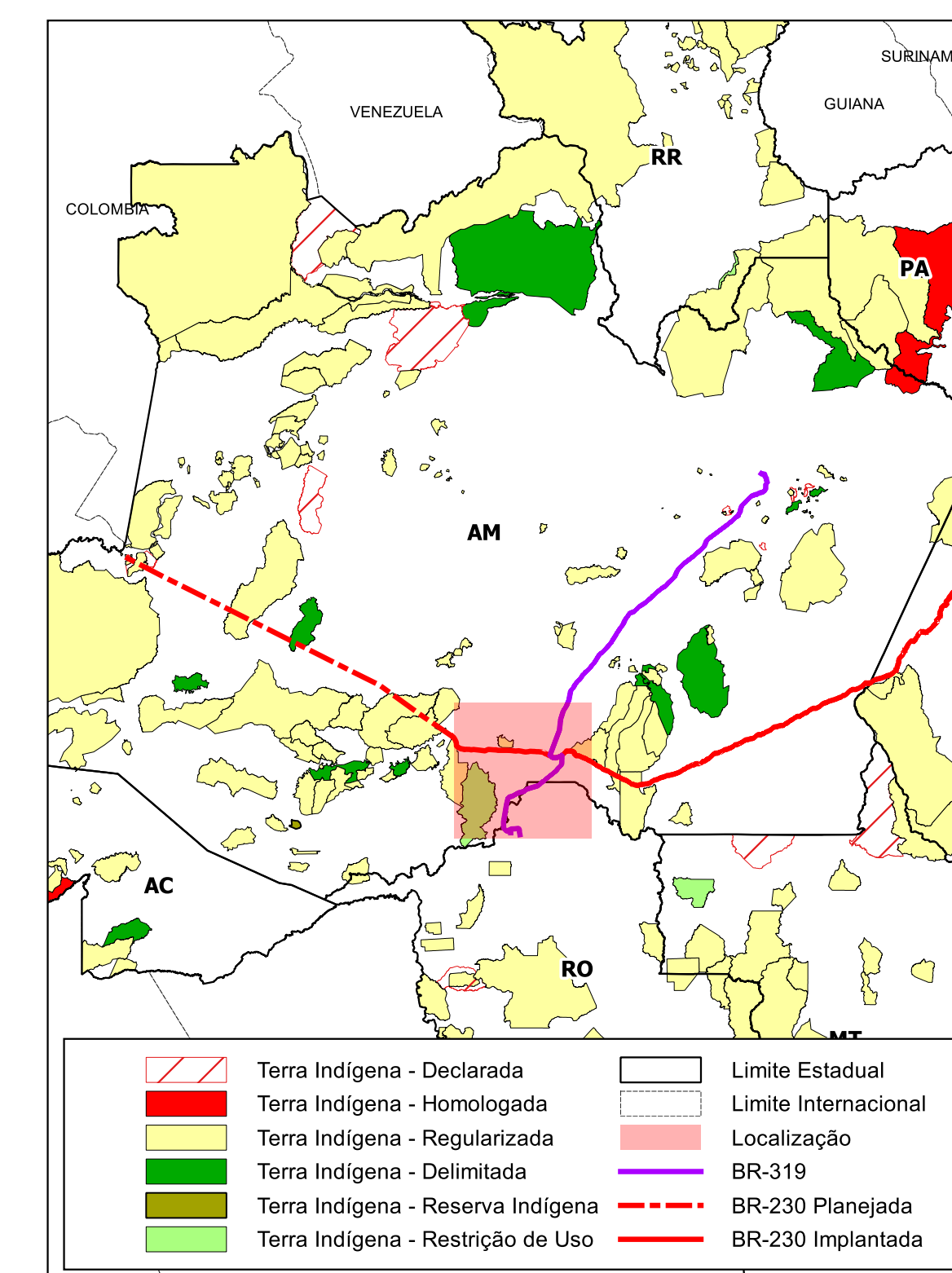
FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
 ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base
 cartográfica da Hidrografia Nacional.
 DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha
 Viária Oficial.
 IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do
 Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
 Datum Horizontal: SIRGAS-2000



Escala Mapa: 1:250.000 Detalhe: 1:10.000.000

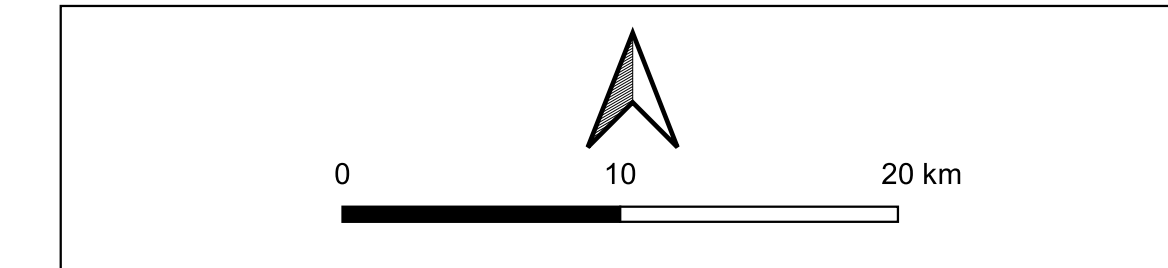


Ministério dos Povos Indígenas
Fundação Nacional dos Povos Indígenas
Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas
Coordenação Geral de Geoprocessamento

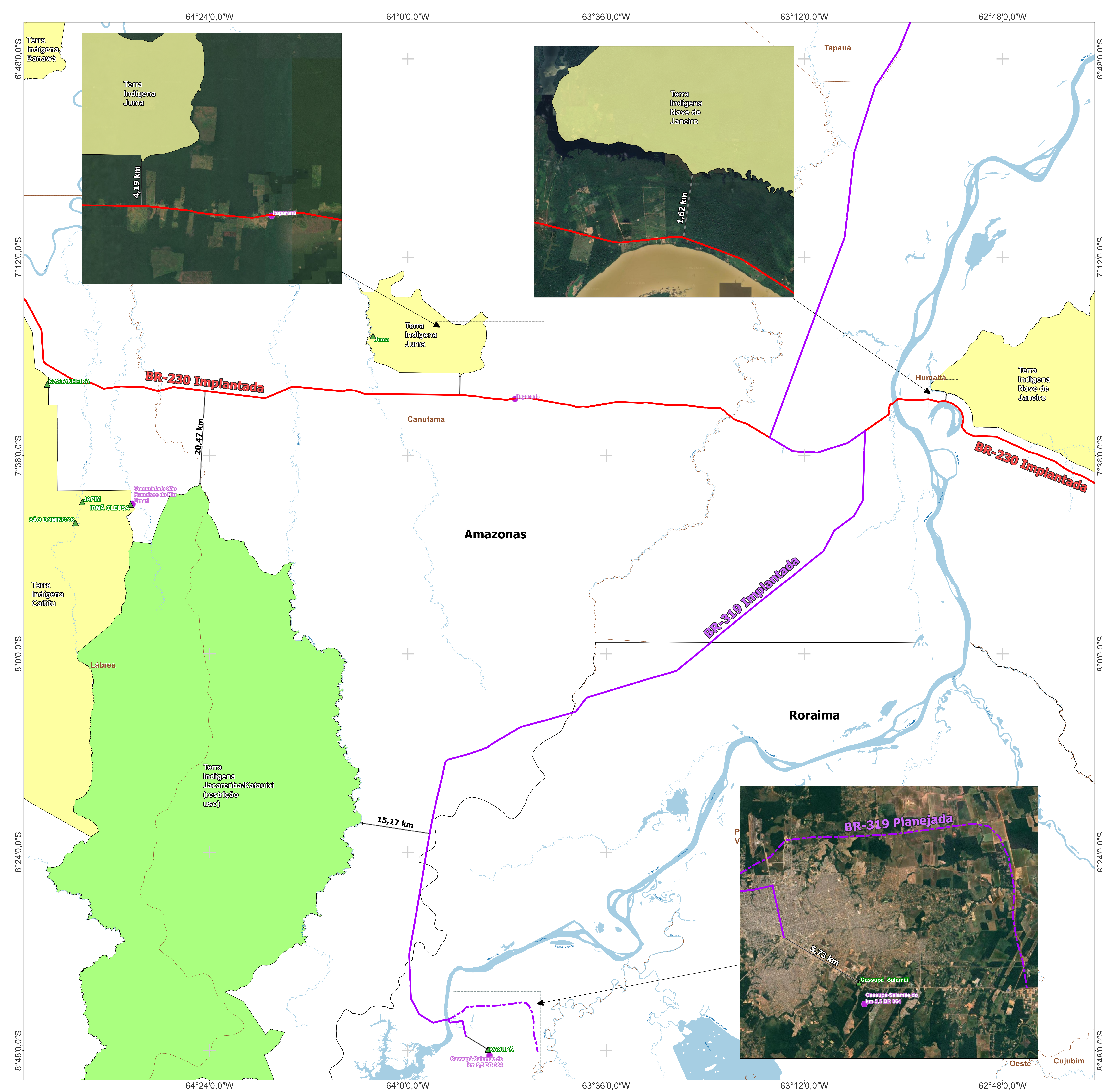


Denominação: BR-319 e BR-230
Informação Cartográfica n.º: 577 / 2026
Datum horizontal: SIRGAS 2000 EPSG:4674
Documento de referência: 08620.005056/2026-11
UF: Amazonas
OS 23362
Desenho: Henrique Toshio Akai
Coordenador de Cartografia - COCART/CGGEO: Leonardo Farias Saporito
Coordenadora-Geral de Geoprocessamento - CGGEO: Rosane Amaral Alves da Silva
15/05/2026

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas (2026); Terras Indígenas.
ANA – Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (2022 – BHO6); Base cartográfica da Hidrografia Nacional.
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2026); Malha Viária Oficial.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2025); Mapa Político do Brasil (Base Cartográfica Contínua BC250).
Datum Horizontal: SIRGAS-2000



Escala Mapa: 1:250.000 Detalhe: 1:10.000.000



+ 1 CD



Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Sede do DNIT em Brasília/DF
Diretoria de Planejamento e Pesquisa
Coordenação-Geral de Meio Ambiente
Coordenação de Estudos e Projetos Ambientais

OFÍCIO Nº 14992/2023/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT SEDE

Brasília-DF, na data da assinatura eletrônica.

À Senhora

JÚLIA DE PAIVA PEREIRA LEÃO

Coordenadora-Geral de Licenciamento Ambiental Substituta
Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável
Fundação Nacional do Índio - FUNAI

Assunto: **BR-319/AM - Relatório Estudo Componente Indígena – Final, versão Setembro/2022 - Processo FUNAI nº 08620.002480/2007-32.**

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.014708/2015-41

Senhora Coordenadora-Geral,

1. Trata-se do licenciamento ambiental referente ao projeto de Pavimentação e Melhoramentos, incluindo a construção de Obras de Artes Especiais, na BR-319/AM "Trecho do Meio", segmento do km 250,7 – km 656,4, objeto do processo IBAMA nº 02001.006860/2005-95 e do processo FUNAI nº 08620.002480/2007-32.
2. Nesta oportunidade, encaminhamos a essa FUNAI o **Relatório Estudo Componente Indígena – Final** - vol. 1 (SEI DNIT 12502649), vol. 2 (SEI DNIT 12502650), e vol. 3 (SEI DNIT 12502652), versão Setembro/2022, sendo uma versão final elaborada com base nas manifestações dos indígenas consultados durante o processo de licenciamento e, principalmente, nas reuniões de apresentação do CI-EIA ocorridas em 18/02 e 27/04/2022 nas Terras Indígenas Mura; em 24/02/2022 nas Terras Indígenas Apurinã; e em 25 e 26/04/2022 nas Terras Indígenas Parintintin, conforme pode ser verificado nas atas de reuniões anexas ao Relatório em comento.
3. Sendo o que se apresenta, permanecemos à disposição.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
ALBERTO YOSHIKASU MAEDA
Coordenador de Estudos e Projetos Ambientais

(assinado eletronicamente)
JOÃO FELIPE LEMOS CUNHA
Coordenador-Geral de Meio Ambiente

Protocolo Funai	
Recebido em:	01/02/23
Horário:	10:30
Nome:	João Felipe

Anexos:	I - Relatório Estudo Componente Indígena – Final - vol. 1 (SEI DNIT 12502649), vol. 2 (SEI DNIT 12502650), e vol. 3 (SEI DNIT 12502652),
---------	--



Documento assinado eletronicamente por **João Felipe Lemos Cunha, Coordenador-Geral de Meio Ambiente**, em 30/01/2023, às 15:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Alberto Yoshikazu Maeda, Coordenador de Estudos e Projetos Ambientais**, em 30/01/2023, às 17:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **13580309** e o código CRC **707E253C**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50600.014708/2015-41

SEI nº 13580309

DNIT

**MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES**



Setor de Autarquias Norte
| Quadra 3 | Lote A
CEP 70040-902
Brasília/DF |



10334531

08620.005056/2026-11



MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS
FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS
PRESIDÊNCIA

OFÍCIO Nº 759/2026/PRES/FUNAI

Brasília, *data da assinatura eletrônica.*

À Senhora

ANA PATTE

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos

Ministério dos Povos Indígenas - MPI

Email: aspar.mpi@povosindigenas.gov.br

Assunto: Encaminhamento do Requerimento de Informação nº 400/2026 – Câmara dos Deputados.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08620.005056/2026-11.

Senhora Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos,

1. Em atenção ao Ofício SEI Nº 1720/2026/MPI (10021126), por meio do qual essa Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos solicita manifestação desta Fundação, no âmbito de suas competências, acerca do **Requerimento n.400/2026** (10021133) de autoria da Deputada Federal Adriana Ventura, que solicita informações a esse Ministério acerca da atuação do Ministério dos Povos Indígenas e da Fundação Nacional dos Povos Indígenas – Funai em temas relacionados à identificação de povos e comunidades potencialmente afetados, consulta e participação social, salvaguardas, coordenação interinstitucional, custos, contratações e transparência, no âmbito das rodovias federais BR-319 e BR-230, no Estado do Amazonas, apresentam-se a seguir as informações pertinentes à matéria.
2. Nesse sentido, segue anexo, **parecer técnico** e mapas elaborados pela Coordenação-Geral de Geoprocessamento (CGGEO), vinculada a **Diretoria de Demarcação de Terras Indígenas (DIDEM)**, manifestações da Coordenação-Geral de Análise de Impacto Ambiental (CGAIA) e Coordenação-Geral de Planos Básicos Ambientais (CGPBA), vinculadas à **Diretoria de Gestão Ambiental e Territorial (DIGAT)**, bem como da Coordenação-Geral de Fiscalização em Terras Indígenas (CGFIS) e da Coordenação-Geral de Inteligência (CGI), vinculadas à **Diretoria de Proteção Territorial (DPT)**, desta Fundação, unidades regimentalmente competentes para tratarem do tema em apreço.
3. Permanecemos à disposição para eventuais esclarecimentos ou complementações que se fizerem necessários.

Anexos:

- I - Informação Técnica 537 (10281211) - CGGEO.
- II - Mapa 1 (10286940).
- III - Mapa 2 (10286941).
- IV - Mapa 3 (10286943).
- V - Mapa 4 (10286944).
- VI - Mapa 5 (10286945).
- VII - Mapa 6 (10286958).
- VIII - Mapa 7 (10286973).
- IX - Despacho 20 CGaia à DSGI/Cogab/Digat (10268785).
- X - Despacho 28 CGPBA à Cogab/Digat (10292111).
- XI - Despacho 693 CGFis/2026 (SEI nº 10256922).
- XII - Ofício Nº 14992/2023/CEPAM/CGAMB/DPP/DNIT SEDE (4907662).
- XIII - Ofício Nº 14992/2023/CEPAM/CGAMB/DPP/DNIT SEDE (4907662).
- XIV - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908136).
- XV - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908145).
- XVI - Relatório Estudo Componente Indígena - Final (4908148).
- XVII - Ofício nº 2926/2024/DPDS/FUNAI (7993943).
- XVIII - Ofício nº 260/2026/Digat/FUNAI (09642039).
- XIX - Informação Técnica nº 44/2025/Colin/CGaia/Digat-FUNAI (SEI nº 09419709).
- XX - Termo de Referência complementar (SEI nº 09637485).
- XXI - Informação Técnica 2/2026/Seid/CMI/CGI/DPT-FUNAI (10332794).

Atenciosamente,

(Assinado Eletronicamente)
LUCIA ALBERTA ANDRADE BARÉ
Presidenta



Documento assinado eletronicamente por **Lucia Alberta Andrade Baré** registrado(a) civilmente como **Lucia Alberta Andrade de Oliveira, Presidente**, em 22/05/2026, às 15:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site:
http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10334531** e o código CRC **32AEE0ED**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08620.005056/2026-11

SEI nº 10334531

SCS, Quadra 9, Torre B, Ed. Parque Cidade Corporate
CEP: 70308-200 - Brasília-DF
Telefone: (61) 3247-6004- <http://www.funai.gov.br>