



Observatório de
Investimentos na
Amazônia

**AS OBRAS DE INFRAESTRUTURA DO PAC E OS
POVOS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA**

Nota Técnica 9

Setembro, 2012





AS OBRAS DE INFRAESTRUTURA DO PAC E OS POVOS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

Ricardo Verdum¹

RESUMO EXECUTIVO²

Este documento resulta de um levantamento e da análise de dados e informações das obras de infraestrutura contidas no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), buscando mapear as que impactam ou impactarão os povos e as comunidades indígenas e os seus territórios reconhecidos formalmente pelo Estado nacional na Amazônia brasileira.

Várias obras de infraestrutura contidas nesse Plano provocarão transformações nos modos de vida e nos territórios onde vivem grupos étnicos que se reconhecem e que são reconhecidos – pela população não indígena no seu entorno e pelo Estado brasileiro – como sendo descendente de povos e sociedades que vivem no hoje “território nacional brasileiro” desde o início da colonização e do colonialismo europeu no “novo mundo”, no início do século XVI.

Na primeira parte do documento é feita uma contextualização do PAC e por avaliações de efeitos do Plano, que colocam uma interrogação sobre quem, no final, está se beneficiando dele. Apresentamos dados que mostram o papel central do Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES) no financiamento das obras, que gradativamente vão sendo transferidas para o setor privado a título de “concessão para exploração”, por 25-30 anos ou mais.

O documento segue com as informações reunidas a respeito das obras que integram os Eixos Transporte e Energia e identifica aquelas que direta e indiretamente estão influenciando ou influirão nos modos e nas condições de vida dos povos e comunidades localizados nas Terras Indígenas. Detectamos 43 obras nessa situação. Complementamos o quadro com um conjunto de quatro anexos: os dois primeiros sobre os empreendimentos programados no PAC e que afetam Terras Indígenas na Amazônia brasileira; o terceiro, uma lista de projetos do PAC na Amazônia submetidos ao licenciamento da Fundação Nacional do Índio; e por fim, no quarto anexo, apresentamos dados orçamentários e financeiros das obras do PAC relevantes nas *Leis Orçamentárias de 2011 e 2012*.

¹ Professor e pesquisador do CEPPAC/UnB e consultor do INESC

² Um agradecimento especial a Natali Beghin e Alessandra Cardoso, cujas críticas e sugestões enriqueceram nossa reflexão e contribuíram ao melhoramento da versão final deste estudo.



PLANO DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC)

O primeiro *Plano de Aceleração do Crescimento*, PAC-1, foi lançado oficialmente em 22 de janeiro de 2007, no início do primeiro ano do segundo mandato do presidente Lula da Silva³.

Com duração prevista de quatro anos (2007-2010), ao PAC-1 foi dado o objetivo de estimular o investimento privado em obras de infraestrutura, o que, argumentou-se na época, seria estimulado pelo aporte financeiro a partir do Estado, via orçamento público das seguintes fontes: Plano Plurianual, BNDES, outros bancos públicos, empresas estatais e os fundos de pensão de trabalhadores destas empresas. Além do incentivo ao co-financiamento, vinham as concessões ao empreendedor privado do uso para exploração econômica do empreendimento quando esse entrasse em operação. A exploração de rodovias, por exemplo, com a cobrança de pedágio; a comercialização da energia elétrica gerada por uma usina hidroelétrica, entre outros. . Por intermédio do Plano e seus incentivos, alegavam seus promotores, se intentava estabelecer as condições de possibilidade para uma maior e mais bem articulada “parceria” entre o Capital estatal – com seus recursos financeiros obtidos por meio de taxas, impostos, lucros das empresas, concessões e empréstimos etc. – e o Capital privado; uma parceria focada no objetivo da promoção do “crescimento econômico”.

O PAC-1 tinha previsto três “eixos” de investimento, assim intitulados:

- **Eixo Logístico:** onde estão incluídas as obras de transporte terrestre e fluvial.
- **Eixo Energia:** onde estão incluídas obras dos setores elétrico e petrolífero.
- **Eixo Infraestrutura Social:** onde se incluem as obras de construção e ampliação de metrô; habitação e saneamento; acesso à água; e o programa Luz para Todos.

A segunda fase do Plano foi anunciada pelo governo federal no dia 29 de março de 2010, no último ano do segundo mandato do presidente Lula da Silva, cinco meses antes das eleições presidenciais. As realizações do PAC e as projeções de realizações da segunda fase – especialmente em termos de maior geração de empregos e salário na base da pirâmide – foram o núcleo da propaganda de campanha da coligação partidária que apoiou e sustentou a candidata governista Dilma Rousseff. O novo PAC passou a ser implementado somente no ano seguinte, no governo Dilma.

³ Decreto 6.025, publicado no Diário Oficial da União em 22 de janeiro de 2007.



Com duração de quatro anos (2011-2014), o PAC-2 é apresentado como tendo por objetivos “consolidar” e “atualizar” a carteira de projetos da primeira fase. Além de incorporar as obras iniciadas no período anterior e não concluídas, ou que por diferentes motivos não tiveram sua implementação iniciada, mais ações de infraestrutura social e urbana são incorporadas ao novo PAC, o que o torna ainda mais “atrativo” às pessoas e famílias na base da pirâmide. Planeja-se por meio dele investir na urbanização de favelas, no saneamento ambiental e nos chamados “equipamentos públicos”, como creches, unidades básicas de saúde, espaços para esporte, cultura e lazer etc. Dessa forma, no PAC-2 novos eixos foram criados, totalizando seis com as seguintes especificações:

- **Transportes:** Rodovias, Ferrovias, Portos, Hidrovias, Aeroportos e Equipamentos para estradas vicinais.
- **Energia:** Geração de Energia Elétrica, Transmissão de Energia Elétrica, Petróleo e Gás Natural, Refino e Petroquímica, Fertilizantes e Gás Natural, revitalização da Indústria Naval, Combustíveis Renováveis.
- **Cidade Melhor:** Saneamento, Prevenção em Áreas de Risco, Mobilidade Urbana, Pavimentação.
- **Comunidade Cidadã:** Unidade Básica de Saúde (UBS), Unidade de Pronto Atendimento (UPA), Creches e Pré-escolas, Quadras Esportivas nas Escolas, Praças dos Esportes e da Cultura.
- **Minha Casa, Minha Vida:** Programa Minha Casa Minha Vida, Urbanização de Assentamentos Precários, Financiamento Habitacional (SBPE).
- **Água e Luz para Todos:** Luz para Todos, Água em Áreas Urbanas, Recursos Hídricos.

Para o PAC-2 foram reestruturados o Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento (CGPAC), composto pelos ministros da Casa Civil, da Fazenda e do Planejamento, com a atribuição de coordenar as ações necessárias à implementação e execução do PAC, e pelo Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento (GEPAC), esse com o objetivo consolidar as ações, estabelecer metas e acompanhar os resultados de implementação e execução do PAC. A secretaria executiva do GEPAC é atribuição da Secretaria do Programa de Aceleração do Crescimento (SEPAC), vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), quem tem também a atribuição de gerir o denominado Sistema de Monitoramento do Programa de Aceleração do Crescimento (SISPAC).

Ainda da perspectiva do seu principal promotor, o governo federal, dizia-se a época que as ações e obras contidas no PAC gerariam *empregos e renda*, assim como a elevação do *padrão de consumo* para milhares de trabalhadores e suas famílias; que seria indiscutivelmente um instrumento de “inclusão social”, especialmente das “camadas pobres” da população do campo e das cidades; bem como um fator de “redução das desigualdades regionais”, uma vez que várias obras e ações estariam localizadas fora ou



em áreas afastadas dos polos econômicos já consolidados. É indiscutível que foram gerados inúmeros empregos, e que essas colocações agregaram renda para muitas famílias e “aqueceram” a economia em nível local e ao longo da cadeia de produção de bens e serviços.

MEROS EFEITOS ADVERSOS?

Segundo Marcio Pochmann (2012), quase 59% de todos os postos de trabalho criados na primeira década dos anos 2000 teve como remuneração até 1,5 salários mínimos. É indiscutível que houve uma expansão na base da pirâmide social neste início de século, mas isso se deu nas ocupações de salário base pertencentes ao setor terciário e da construção e indústria extrativa. A reconfiguração do trabalho no país na última década deu-se por formas de inserção precária no mercado de trabalho. As desigualdades e assimetrias persistem, e a emergência social ocorrida no período tem ganhado um caráter predominantemente mercadológico, individualista, orientado ao consumo e conformista em relação à natureza e a dinâmica da atual fase de mudanças socioeconômicas por que passa o país. Por tudo isso, conclui Pochmann, é muito cedo e inapropriado identificar esse movimento como emergência de uma nova classe social, muito menos como classe média no país.

De outro lado, ao analisar as implicações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) nas Políticas Sociais, Taíla Albuquerque Rodrigues e Evilásio Salvador (2011:153) concluem que apesar de não ser o fator principal limitador dos gastos sociais,

“o PAC se apropria indiretamente de recursos do fundo público que seriam remetidos ao financiamento de algumas políticas sociais, principalmente as da Seguridade Social e de educação (estados e municípios), por meio das desonerações tributárias concedidas a alguns setores da indústria.” Além disso, afirmam que “as medidas institucionais propostas contribuem para a manutenção da política estagnacionista que é a causa precípua da limitação de gastos com as políticas sociais: a supremacia da política econômica, que privilegia o pagamento dos serviços da dívida (juros e amortização da dívida) em detrimento dos de mais gastos”.

Ambas as análises, a primeira vinda de dentro do próprio governo federal, mostram que é necessário mais cuidado e senso crítico em relação aos números, resultados e impactos do PAC apresentados periodicamente pelo governo. As campanhas podem estar desviando o olhar para efeitos em verdade circunstanciais e precários.



BNDES É O PRINCIPAL AGENTE FINANCIADOR

Se no PAC-1 o investimento previsto foi de R\$ 657 bilhões, no PAC-2 os investimentos que se anunciam alcançam a casa dos R\$ 955 bilhões até 2014. No PAC-1, como no PAC-2, o BNDES assumiu a liderança como principal agente financiador da estratégia crescimento. Em 2002, o Banco criou uma sociedade gestora de participações sociais (*holding*), a BNDESPAR (BNDES Participação S.A.), com a finalidade de administrar a sua participação no capital de empresas estatais e privadas de setores como papel e celulose, armamentos, etanol, carne bovina, construção civil e engenharia, petróleo e gás, mineração, entre outros. Mais recentemente, o BNDES também criou um programa específico de financiamento aos projetos abrangidos pelo PAC, o *Programa BNDES de Financiamento ao Programa de Aceleração do Crescimento*, com uma linha específica de financiamento a infraestrutura. Mas não somente o BNDES tem uma participação importante nesse setor, empresas estatais e fundos de pensão de trabalhadores dessas empresas também passaram a associar-se crescentemente à estratégia, apoiando financeiramente consórcios ou empresas específicas na realização de empreendimentos⁴.

Segundo dados divulgados pelo BNDES por ocasião do seu *Relatório Anual 2011*⁵, até 2011 a carteira do BNDES no âmbito do PAC reuniu 503 projetos, que somam investimentos no valor de R\$ 327 bilhões. Desses, o Banco participava com um financiamento no valor de R\$ 179,4 bilhões, ou seja, 55% do total dos projetos apoiados nessa carteira. Os desembolsos do BNDES para projetos do PAC, desde o lançamento do programa em 2007 até o final de 2011, atingiram a cifra de R\$ 104,8 bilhões, sendo R\$ 84,512 bilhões para projetos do eixo Energia. Ou seja: dos R\$ 179,4 bilhões que totalizam a participação do BNDES no PAC, já havia sido desembolsado então cerca de R\$ 104,8 bilhões.

O volume de recursos destinados às regiões Norte e Nordeste foram expressivos, totalizando respectivamente R\$ 20,361 bilhões e R\$ 25,208 bilhões; isso é explicado pelo fato dessas regiões abrigarem os grandes projetos do setor de energia do programa.

A seguir, são apresentados os investimentos do BNDES no PAC nos últimos cinco anos, distribuídos nos seguintes eixos:

⁴Está fazendo falta a realização de estudos que enfrentem o desafio de mostrar a elite do poder que sobre o Estado brasileiro exerce o seu poder (Wright Mills, 1975). Sobre a criação, gestão e atuação de fundos de pensão no Brasil na última década, bem como o interesse desses fundos pela construção de hidrelétricas, concessões de rodovias, construção de portos, reflorestamento de áreas desmatadas da Amazônia, projetos de construção de trem bala, etc., conferir JARDIM (2011a, 2011b). Sobre a *mistura de capitais* que operava, por exemplo, o Complexo do Madeira em meados de 2011, ver: CARDOSO (2011).

⁵ Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Relatorio_Anual_2011/



Quadro 1 - PARTICIPAÇÃO DO BNDES NO PAC (2007-2011)

EIXOS	TIPO DE PROJETO	Nº de Projetos	PAC: Investimento Total*	Participação do BNDES*	Desembolso em 2011*
Energia	Categoria na qual se concentram 77% dos recursos da carteira, em especial os projetos de geração e transmissão de energia elétrica e petróleo e gás.	310	258.811	137.240	14.763
Logística	Compreende 94 projetos em rodovias, ferrovias e marinha mercante.	94	49.888	31.314	3.600
Infraestrutura social e urbana	Destaque para os financiamentos a saneamento, urbanização e transporte metroviário;	85	18.462	10.667	1.447
Administração pública	Com relação ao ano de 2010, a carteira de financiamento e os desembolsos cresceram, respectivamente, 14% e 18%.	14	196	166	18
TOTAL		503	327.357	179.387	19.827

Fonte: Relatório Anual 2011 – BNDES, elaboração do autor. (*) Em milhões de Reais (R\$).

Em 2011, segundo dados disponibilizados pelo Banco⁶, foram financiados R\$ 5,2 bilhões para hidrelétricas em fase de implantação. Os principais destaques do segmento de geração hídrica foram dois, ambos na Amazônia brasileira:

- A aprovação do empréstimo-ponte para a Usina Hidrelétrica de Teles Pires, no estado de Mato Grosso – bacia do Rio Tapajós –, no valor de R\$ 450 milhões. A usina foi licitada pelo poder concedente em 2010 e contará com uma capacidade instalada anunciada de 1.820 MW;
- A contratação e desembolso do empréstimo-ponte para a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no estado do Pará – bacia do Rio Xingu –, no valor de R\$ 1,1 bilhão. O governo anuncia que a UHE contará com 11.233 MW de capacidade instalada e 4.571 MW de energia comercializada. Seu contrato de financiamento de longo prazo encontrava-se em análise pelo BNDES nos primeiros meses de 2012.

⁶ Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Relatorio_Anual_2011/



Em síntese, o BNDES é o principal agente financiador dos projetos incluídos no PAC no período de 2007-2011. No Eixo Energia sua participação em termos percentuais é de 53,02%, e no Eixo Logístico alcança a casa dos 62,27%. Monitorar e garantir o acesso às informações sobre a atuação do banco no Plano é de fundamental importância à democracia no país. Todos nós somos de diferentes maneiras afetados, além da corrupção e da duvidosa efetividade de algumas dessas obras, em alguns casos os efeitos poderão ser irreversíveis perdas humanas, culturais e de biodiversidade.

EIXO TRANSPORTE DO PAC

Concebido como um plano de “relevante interesse público da União”, o PAC-2 como o anterior tem entre seus objetivos anunciados o de “alavancar o desenvolvimento local e regional”, por meio de “eixos ou projetos estruturantes”, contemplados nos diversos “planos estratégicos setoriais” e de “recuperação da infraestrutura existente”. No caso dos transportes, o PAC é um programa baseado no *Plano Nacional de Logística e Transporte* (PNLT), sobre o qual falaremos mais a frente.

Nas diretrizes do PAC lançado em março de 2010 está prevista a construção de quase oito mil quilômetros de rodovias e 55 mil quilômetros em obras de manutenção, totalizando 159 empreendimentos nos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário. Para isso se realizar, ao *Eixo Transporte* estão previstos no orçamento, no período 2011-2014, cerca de R\$ 136,4 bilhões, aos quais se somam mais R\$ 4,5 bilhões para o pós 2014.

No total, portando, estão orçados cerca de R\$ 140,9 bilhões para investimentos em rodovias, ferrovias, portos, hidrovias e na marinha mercante. Desse valor, R\$ 50,4 bilhões são destinados ao setor rodoviário e R\$ 46,0 bilhões para as ferrovias. O órgão responsável pelo conjunto das obras e ações previstas nesse eixo é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entidade vinculada ao Ministério dos Transportes.

Quadro 2 - EIXO TRANSPORTE DO PAC: ORÇAMENTO 2011-2014 E APÓS 2014

SUB-EIXOS	2011-2014*	APÓS 2014*	TOTAL*
Rodovias	48,4	2,0	50,4
Ferrovias	43,9	2,1	46,0
Portos	4,8	0,3	5,1
Hidrovias	2,6	0,1	2,7
Marinha Mercante	36,7	-	36,7
TOTAL	136,4	4,5	140,9

Fonte: MPOG, elaboração do autor.

(*) Em bilhões de Reais (R\$).



Em 2011, ao mesmo tempo em que era elaborado e aprovado o Plano Plurianual 2012-2015, foi realizada a revisão do *Plano Nacional de Logística e Transporte* (PNLT). Desenvolvido desde 2006 pela parceria principal dos Ministérios dos Transportes (MT) e da Defesa (MD), o PNLT traz projeções para o setor até 2030. Além de ampliar os investimentos na infraestrutura rodoviária, o plano pretende estimular a maior participação dos modos hidroviário e ferroviário. Para isso, está prevista a utilização da chamada *intermodalidade*, ou seja, a integração de diferentes modalidades de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário, aeroviário etc.) e seus nós de conexão, como são os portos e aeroportos.

Segundo o MT, o Plano foi elaborado de maneira articulada com as projeções de crescimento econômico e a visão de futuro dos territórios estaduais e nacional, contemplando investimentos em infraestrutura nos horizontes temporais de 2015 e de 2022/23 e a elaboração de subsídios para as diretrizes dos PPA's 2016-19 e 2020-23.

O denominado *Plano Nacional de Logística Integrada*, lançado em agosto deste ano, tem como principal foco o setor onde se estima que será feito um investimento entre R\$ 80 bilhões e R\$ 90 bilhões, ao longo dos próximos cinco anos. Entre os *setores da economia* priorizados no desenho do PNLT estão o agronegócio (*in natura* e transformado), minérios (*in natura* e transformado), indústria da transformação, e serviço e comércio.

De olho na consolidação da ligação do Brasil com os países limítrofes, fortalecendo a integração territorial e logística da América do Sul, o PNLT incorpora a nomenclatura adotada pela iniciativa Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), estabelecendo conexões entre os seus *vetores logísticos* e os chamados *vetores de integração e desenvolvimento continentais* da IIRSA.

O PNLT, portanto, não é um simples *portfólio de projetos do setor*. Ele é parte de uma estratégia mais ampla, uma estratégia orientada para um horizonte de médio e longo prazo, que considera o contexto global, e que tem como objetivo melhorar a inserção do Brasil nesse contexto, aproveitando suas *potencialidades* para promover o *crescimento econômico*⁷.

⁷ Os vetores logísticos, empreendimentos, projeções orçamentárias e outras informações do PNLT podem ser consultados na página do Ministério dos Transportes, no link <http://www.transportes.gov.br/conteudo/3254>. As informações específicas do Vetor Amazônico estão em <http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/04-pnlt/amazonico.htm>; para o Vetor Centro-Norte, o link de acesso é <http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/04-pnlt/centro-norte.htm>



No âmbito do DNIT, a Coordenação Geral de Meio Ambiente (CGMAB) ⁸ é responsável por desenvolver, implantar e coordenar o sistema de gestão ambiental rodoviário, ferroviário e aquaviário do *Plano Nacional de Viação de Transportes*. Para isso, ela está estruturada em duas coordenações: Meio Ambiente Aquaviário e Meio Ambiente Terrestre. Cabe a ela coordenar, controlar, administrar e executar as atividades de gestão ambiental em todas as fases dos empreendimentos de infraestrutura de transportes; propor a política de gestão ambiental do DNIT, desenvolver, implantar e coordenar o sistema de gestão ambiental rodoviário, aquaviário e ferroviário, especificamente dos empreendimentos do DNIT e suas Superintendências Regionais; e representar o DNIT nos fóruns que tratem de questões ambientais. Cabe a CGMAB, portanto, a contratação e o acompanhamento das chamadas *ações ambientais* executadas no âmbito dos processos de licenciamento dos empreendimentos sob a responsabilidade do DNIT, que são: elaboração de estudos ambientais; execução de medidas; projetos e programas ambientais; e execução de gestão ambiental.

Segundo o *Relatório de Gestão da Coordenação Geral de Meio Ambiente* (DNIT, 2012), a CGMAB cabe também coordenar a execução dos programas e ações de “apoio às comunidades indígenas e tradicionais”, estabelecendo para isso parcerias institucionais com órgãos públicos e organizações não governamentais. Dentre as ações mencionadas no relatório destacamos as que seguem: apoio à regularização fundiária de Terras indígenas e quilombola; apoio à proteção e fiscalização de Terras Indígenas; execução dos programas de Educação voltados especificamente para esta população; recuperação de acessos e ramais; execução de programas de geração alternativa de renda; e o apoio ao desenvolvimento de atividades de subsistência de comunidades tradicionais.

A postura de agente “promotor de desenvolvimento econômico e social” do DNIT é bastante visível na documentação consultada. Como ilustração disso, destacamos a seguir trecho do mencionado relatório:

“com a execução desses programas o DNIT vem se afirmando como importante agente de desenvolvimento [grifo nosso], já que as ações mitigadoras e compensatórias têm como premissa estimular ações estruturantes e que garantam a sobrevivência digna [grifo nosso] e a manutenção da cultura [grifo nosso] desses povos” – no caso, os povos indígenas afetados pelas obras implantadas⁹.

Além de reproduzir algumas expressões clichê “politicamente corretas”, que hoje povoam os documentos oficiais que se originam do polo que se quer “socioambientalmente correto”, o trecho do relatório destacado nos dá oportunidade para chamar a atenção para outro ponto.

⁸ A CGMAB está subordinada à Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT. Foi criada em 2004 a partir da edição da Resolução DNIT nº 06 de 10 de março de 2004, em atenção às diretrizes da Política Ambiental do Ministério dos Transportes, publicada em 2003.

⁹ Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2012).



POR ONDE ESCOAM OS DIREITOS DOS POVOS INDÍGENAS

Os direitos originários dos Povos Indígenas se encontram hoje subordinados e subsumidos na legislação ambiental, a mesma que rege os procedimentos para o licenciamento de empreendimentos, em um contexto marcado pela dominação empresarial estatal e privada¹⁰.

Noutras palavras, além de os processos de estabelecimentos das *Terras Indígenas* levadas a cabo pelo Estado nacional serem o efeito de “um feixe de propostas, legislações, interesses e estratégias de território que raramente expressam a representação fidedigna do que os grupos indígenas concebem como o próprio território” (Pacheco de Oliveira, 2012), o direito garantido na Constituição e na normativa internacional a esses grupos está subordinado a o que se quer nominar de “relevante interesse público da União”. Caber-lhes-ia no máximo aproveitar a oportunidade de *negociar ações mitigadoras e compensatórias* – essa é em resumo a principal mensagem contida na Portaria nº 303 da Advocacia Geral da União (AGU), publicada no Diário Oficial da União em 17 de julho passado, em estado de suspensão por pressão do conjunto dos movimentos etnopolíticos indígenas e das organizações sociais que defendem os direitos originários e conquistas destes povos¹¹.

Além do disposto na **Constituição Brasileira de 1988**, especialmente nos Artigos Nº 231 e 232, os Direitos dos Povos Indígenas no Brasil estão assegurados no Decreto Legislativo Nº 143/2002 e no Decreto Presidencial Nº 5.061/2004, ambos viabilizando a internalização no sistema de direito brasileiro do estabelecido na **Convenção 169** da Organização Internacional do Trabalho (OIT). No Artigo 6º da Convenção 169 está estabelecido que os governos deverão:

- a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;
- b) estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;
- c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.

¹⁰ Cf. a Resolução CONAMA Nº 237, que define os aspectos a serem considerados nos Estudos Ambientais para o licenciamento de empreendimentos, e que hoje é interpretada e utilizada de uma forma deturpada em relação à finalidade que lhe deu origem.

¹¹ Cf. a Portaria em: <http://www.in.gov.br/visualiza/index.jsp?data=17%2F07%2F2012&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=88>



A “ambientalização” dos direitos indígena, materializada na definição de procedimentos para de avaliação socioambiental de empreendimentos, se num primeiro momento foi percebido como um avanço a sua promoção, no cenário político atual – de crescente adversidade – nos parece estar atuando com maior frequência num papel de controle e disciplinarização, de cooptação e subordinação da população indígena, assessores e analistas aos procedimentos orientados para *viabilizar* o “licenciamento ambiental”. A lógica do procedimento se impõe como uma amarra: “O pouco tempo destinado ao levantamento de dados e os temas predeterminados pelo órgão de meio ambiente (responsável pelo processo de licenciamento ambiental) são fatores inerentes à elaboração dos conteúdos dos relatórios da consultoria ambiental” (Bronz, 2009: 14).

Em artigo recente, Philip Fearnside e William Laurance (2012: 87) questionam o atual processo decisório de obras e empreendimentos, apontando o seguinte como os principais problemas com o chamado processo de licenciamento:

“a formação de lobby a favor da construção, antes de serem tomadas as decisões sobre a prudência dos projetos; o “efeito arrasto” de terceiros, devido à atividade econômica estimulada pela infraestrutura, que escapa do sistema de avaliação de impacto ambiental; uma forte tendência para empresas de consultoria produzirem relatórios favoráveis, como resultado de tentações embutidas no sistema; uma ênfase burocrática na existência de passos, tais como a submissão de relatórios e a realização de audiências públicas, sem considerar o conteúdo do que é dito; e a inabilidade do sistema de avaliação de impactos de considerar a cadeia de eventos que são deslanchados quando um determinado projeto é empreendido.”

TERRAS INDÍGENAS AFETADAS PELO EIXO TRANSPORTE

Nesse eixo há 82 obras terrestres e fluviais, sendo 37 no estado do Amazonas, seguido dos estados de Rondônia, com 14, e do Pará, com 10 obras. Projetados em um mapa, fica nítido que está ocorrendo uma expansão e o adensamento da infraestrutura de transporte brasileira em direção à fronteira do Brasil com o Peru e a Bolívia. Um movimento semelhante com o que ocorre com o Eixo Energia. **Destas 82 obras, ao menos 43 projetos de larga escala estão afetando uma ou mais de uma Terra Indígena, direta ou indiretamente, seja ao território, seja à população** – conferir os ANEXO1 e 2.

A principal fonte de informação das obras de transporte incluídas no PAC foi a publicação intitulada *Atlas Multimodal: PAC - Programa de Aceleração do Crescimento* (2011); o Atlas foi elaborado pelo DNIT em parceria com a Universidade Federal do Paraná (UFPR) e oferece uma boa visão da localização das obras planejadas e em execução em relação às Terras Indígenas reconhecidas e



demarcadas pelo Estado nacional¹². Já na identificação das Terras Indígenas afetadas pelas obras, utilizamos como principal fonte de checagem a listagem e os mapas que integram a publicação *Povos Indígenas no Brasil 2006-2010*, do Instituto Socioambiental (2011). Também tivemos acesso a uma listagem elaborada pela Coordenação Geral de Licenciamento (CGILIC) da FUNAI, que apresenta informações sobre mais de 650 solicitações de licença encaminhadas ao órgão, para o desenvolvimento de atividades dentro e nas proximidades do perímetro limite de Terras Indígenas (Cf. ANEXO 3)¹³.

Na definição da “área de afetação ou influência”, consideramos duas questões. A primeira consta da Portaria Interministerial nº 419, de 26 de outubro de 2011, que estabelece a distância mínima de 40 quilômetros da divisa quando a atividade ou empreendimento submetido ao licenciamento ambiental apresentar elementos que possam gerar dano socioambiental direto no interior da terra indígena. A segunda diz respeito ao conhecimento acumulado a respeito de processos de impacto desse tipo de empreendimento em estudos e análises realizadas no passado recente, especialmente na Amazônia brasileira¹⁴. O que estes estudos e relatos mostram é que a *área de interferência* desse tipo de empreendimento vai bem mais além das faixas de 3,0 e de 10,0 km no seu entorno, podendo alcançar comunidades antes mesmo de elas terem tido um contato direto, face a face, com as frentes de trabalho de construção da rodovia. Como explicado por Darrell Posey (1987, 1994), as situações de contato podem ser separadas em três categorias com base na natureza epidemiológica da interação:

- 1) *Contato Indireto*: inclui a transmissão de doenças sem nenhum intermediário humano, através de insetos e de reservatórios e vetores animais;
- 2) *Contato Intermediário*: depende de contato temporário e/ou fortuito com grupos ou indivíduos tais como mercadores, soldados, pesquisadores, funcionários, garimpeiros, seringueiro se outros indígenas que já tenham tido contato com outras pessoas e suas doenças;
- 3) *Contato Direto*: que como o próprio nome diz, provém de convívio permanente com missionários, funcionários de órgãos públicos instalados na Terra Indígena, turistas ou mesmo de parceiros de casamento com pessoas de outros grupos já em situação de relacionamento permanente com núcleos urbanos ou com feições urbanas.

Hoje, em decorrência da mobilidade e o afluxo de *lideranças e representantes indígenas* às cidades, por exemplo, para participar dos inúmeros eventos que são organizados por órgãos públicos (reuniões, seminários, oficinas, congressos, audiências, consultas etc.) ou agentes privados (empresas, bancos, ONGs), as doenças aí adquiridas e levadas para junto das suas famílias e comunidades de origem têm aumentado, se constituindo num motivo de preocupação. Uma fonte imprescindível a respeito da saúde dos povos indígenas no país é o trabalho de Dominique Buchillet, *Bibliografia Crítica da Saúde Indígena no Brasil (1844-2006)*, publicado em 2007 em Quito, no Equador, pela editora Abya-Yala.

¹² A versão eletrônica do Atlas encontra-se disponível em <http://www.dnit.gov.br/noticias/dnit-lanca-atlas-multimodal>

¹³ No **Anexo 3** são apresentadas todas as obras identificadas pela Funai como relacionadas com o PAC, com informações sobre as Terras Indígenas e povos afetados.

¹⁴ Cf. DAVIS (1978); DIEGUES (1999); DODDE (2012); FEARNside & GRAÇA (2009); LEONEL (1992); POSEY (1987); RAMOS & TAYLOR (1979); VERDUM (1996); VERDUM, SELAUet al (1988); VERSWIJVER & ARAÚJO (2010).



Chamamos a atenção para essa questão porque no referido *Atlas Multimodal* (DNIT e UFPR), a chamada *área de interferência* ali projetada tem largura de 3,0 km, podendo chegar a 10,0 km a partir da margem da rodovia e da hidrovia. Essas medidas estão referenciadas nas Resoluções N° 428/2010 e 013/1990 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), que dispõe sobre normas referentes às atividades desenvolvidas no entorno das Unidades de Conservação (UCs), e não de Terras Indígenas.¹⁵

A seguir vamos apresentar um quadro geral das obras do Eixo Transporte do PAC na Amazônia.

Quadro 3 - EIXO TRANSPORTE: OBRAS AFETANDO TERRAS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA

UF	TERRESTRE		FLUVIAL		TOTAL	
	Nº OBRAS	Nº OBRAS AFETANDO	Nº OBRAS	Nº OBRAS AFETANDO	Nº OBRAS	Nº OBRAS AFETANDO
AC	1	1			1	1
AM	3	2	34	22	37	24
AP	3	2			3	2
MA	2	2			2	2
MT	9	3			9	3
PA	4	4	6	3	10	7
RO	12	2	2		14	2
RR	1	1			1	1
TO	5	1			5	1
TOTAL	40	18	42	25	82	43

Data de atualização dos dados: 24/08/2012.

Nos Anexos 1 e 2 apresentamos a lista completa das obras incluídas no Eixo Transporte do PAC classificadas por estado da federação. Para efeitos didáticos, as obras foram divididas em dois grupos: transporte terrestre e transporte fluvial. Salientamos a importância da abordagem do PAC ser sistêmica e não obra a obra, ou mesmo como a forma aqui adotada de apresentação. Isso porque quando visto no conjunto fica clara a intenção de integração desses modais. Desenvolver esse tipo de percepção e entendimento é importante também para identificar e avaliar os impactos que podem ser gerados em uma dada região em razão da sinergia existente entre os projetos. A construção de uma rodovia, por

¹⁵ Conforme percebido e denunciado por Georges Balandier (1987), a representação cartográfica é em última instância um conjunto de crenças que almeja redescrever o mundo a partir de um regime específico de verdade. No nosso caso, um regime de verdade que nos quer fazer crer na inevitabilidade do empreendimento e de que no traçado da rodovia está refletido/representado o mais “socioambientalmente correto possível”. Ao contrário do pensamento técnico-positivista, entendemos que a cartografia opera mediante intervenções altamente seletivas, que adotam uma perspectiva entre muitas. Nas palavras de Yves Lacoste (2006:78), “aquilo que se pode observar no fundo de uma vale alpino e os problemas que podem ser colocados a propósito desse espaço e das pessoas que aí vivem, diferem daquilo que se vê quando se está sobre um dos picos, e essa visão das coisas se transforma quando olhamos os Alpes de avião, a 10.000 metros de altitude”.



exemplo, pode ter seu impacto social e/ ou ambiental multiplicado ou potencializado se houver a construção, na mesma área de abrangência, de uma usina hidrelétrica ou de um porto destinado à exportação de grãos. Alguns exemplos: a integração da BR 319 com a Hidrovia do Rio Amazonas; a integração da BR 163 com a Hidrovia do Rio Amazonas; e a integração entre a Hidrovia do Rio Tapajós/Juruena/Teles Pires com o conjunto de hidrelétricas programadas para serem instaladas nesses rios.

A **pavimentação da BR 319**, que liga as cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO) é dentre as obras rodoviárias programadas no PAC aquela que maior impacto provocará. Além de afetar áreas habitadas por povos indígenas e comunidades tradicionais, exacerbando as tensões e conflitos por terra que ocorrem atualmente na região, essa obra irá conectar o chamado *Arco do Desmatamento* (especialmente o trecho Norte do Mato Grosso – Sul do Amazonas – Rondônia) com a Amazônia Central, área de floresta contínua mais preservada na Amazônia brasileira¹⁶.

A isso se somam as hidrovias do Rio Madeira e do Rio Purus, com tracejado paralelo a rodovia, ao sul e ao norte desta, respectivamente. Os efeitos sinérgicos e cumulativos desses empreendimentos e seus desdobramentos em termos de pressão, tensão e conflitos na região e junto à população que hoje vive lá, somadas com aquela que para lá aflui e afluirá com a perspectiva de aproveitar as “oportunidades que se abrem”, são hoje, de fato, incomensuráveis. Segundo Tereza Menezes (2011: 131),

“desde a década de noventa vem delineando na região [vale do rio Purus] a marcante presença de dois vetores de redefinição do perfil político-territorial da região, manifestos, por um lado, na forte presença do socioambientalismo, expresso na difusão de ONGs e na explosão de territorialidades legitimadas seja pela presença e mobilização de povos e práticas tradicionais. Por outro lado, percebe-se o avanço da fronteira do desmatamento, expresso na dinamização de empreendimentos agropecuários e hidrelétricos e que se inscrevem nas novas estratégias empresariais articuladas para tornar a região do Purus uma faixa de produção de commodities como pecuária, grãos, madeira e energia.”

Ainda na calha do rio Purus, em Boca do Acre, no estado do Amazonas próximo da fronteira com o Acre, está sendo implementada a pavimentação do sub-trecho Boca do Acre – Divisa AM/AC da BR-317. A expectativa do DNIT e do “setor produtivo” instalado e/ ou interessado na região é que com a obra consolide a integração desta região com os circuitos comerciais e do turismo, resultando no que está sendo chamado de “complementação e fortalecimento das economias regionais”. Ainda, que o desenvolvimento da malha viária dinamize as relações políticas entre o Brasil e os países limítrofes, em particular o Peru. A pavimentação da rodovia faz parte da estratégia das elites regionais que olham para

¹⁶ Conferir: ALEIXO (2011a, 2011b, 2011c); FEARNSIDE & GRAÇA (2009)



ela como vetor de escoamento da produção local e regional até os portos marítimos localizados no litoral sul do Peru.

Não obstante os dados levantados sobre empreendimentos informarem que não são poucas as Terras e os Povos Indígenas afetados pelas obras conduzidas pelo DNIT, até os primeiros meses deste ano (2012) estavam sendo conduzidos pelo órgão apenas dois *Planos Básicos Ambientais* (conhecidos pela sigla PBA) com *Componente Indígena* – também denominados de *Programas de Preservação Cultural*, são eles:

- (1) Plano Básico Ambiental da BR 163/PA;
- (2) Plano Básico Ambiental da 429/RO.

As informações oferecidas no relatório sobre esses programas são genéricas e às vezes confusas; são pouco esclarecedoras sobre as ações, os arranjos institucionais, a participação das comunidades no processo decisório e como essas acompanham e monitoram as ações; e os impactos obtidos no período de implementação são pouco tangíveis.

Em relação ao caso BR-163, e em especial os povos e comunidades locais indígenas “beneficiárias” do respectivo PBA, vive-se ali um dilema de difícil resolução, que mostra os riscos a que estão sujeitados povos e comunidades tradicionais em situações similares. A construção de vias de acesso para chegar até a BR-163 tem sido uma reivindicação dos Caiapós que vivem na terra indígena Menkragnoti e faz parte do Plano Básico Ambiental (PBA) da rodovia. Dada as características do relacionamento que hoje em dia mantém com a sede do município de Novo Progresso, onde varias famílias têm seus filhos estudando, vão buscar ai os serviços de saúde, é por onde escoam as suas produções etc., entendem que isso facilitaria e muito a sua vida cotidiana. Por outro lado, como reconhece a indigenista Maria Carmen Gonzalez Figueiredo, uma das pessoas responsável pela elaboração do PBA da BR-163, há forte pressão madeireira e garimpeira para entrar na Terra Indígena. Não se tem claro o modo como os indígenas serão afetados e qual sua reação diante disso. No caso dos Kayapó Mekrãgnoti, além da pavimentação da BR, seu modo de vida sofrerá influências do que vem acontecendo na região em decorrência da construção da UHE Belo Monte.

Em relação ao *subsetor ferroviário*, chama a atenção no caso da Amazônia o projeto de construção da denominada *Ferrovias de Integração do Centro-Oeste* (EF-354). Também conhecida como *Ferrovias Transcontinentais*, que vai ligar o porto de Açu, no Rio de Janeiro, com a cidade de Boqueirão da Esperança, no Acre, onde se conectará com a malha ferroviária do Peru¹⁷. No Brasil, a ferrovia irá colocar em conexão as cidades de Brasília-(DF), Cocalinho e Ribeirão Cascalheira (MT), Vilhena e Porto Velho (RO), e Rio Branco e Cruzeiro do Sul (AC). Em alguns documentos a mesma ferrovia é referida como EF-246. Segundo relatório produzido pelo antropólogo Júlio Cesar Borges (2010), no trecho entre

¹⁷ Em 30/11/2011, por intermédio do Acordo COSIPLAN Nº 3, foi criado no âmbito da UNASUR o *Grupo de Trabalho sobre Integração Ferroviária Sulamericana*, com a missão de superar as barreiras ao transporte ferroviário para “melhor aproveitar”, dizem-se, as oportunidades de incrementar a participação das ferrovias nos fluxos comerciais na região. Cf. NUNES, 2011.



Uruaçu-GO e Vilhena-RO, “seus aproximadamente 1.700 km perpassam a região de contato entre os biomas Cerrado e Floresta Amazônica, na qual vivem os **Tapuio, Karajá, Xavante, xinguanos, Manoki, Paresí, Nambikwara, Enawenê-Nawê, Cinta-Larga, Aikanã**”; serão afetadas cerca de 12 mil pessoas indígenas vivendo em 29 territórios indígenas algumas já demarcadas e reconhecidas pelo Estado nacional como sendo Terras Indígenas. A Coordenação Geral de Licenciamento da FUNAI (2012), por seu lado, informa que serão afetadas as seguintes Terras Indígenas: Pimentel Barbosa, Areões, Marechal Rondon e 'complexo Parabubure' (Hu'uhi, Isou'pa, Norotsurã); Enawenê-Nawê, Menky, Irantxe/Manoki, Utiariti, Pirineus de Souza, Nambikwara, Tírecatinga, Lagoa dos Brincos, Vale do Guaporé, Taihantesu, Pequizal, Parque Indígena do Xingu, Ikpeng, Batovi, Pequizal do Naruvôtu.

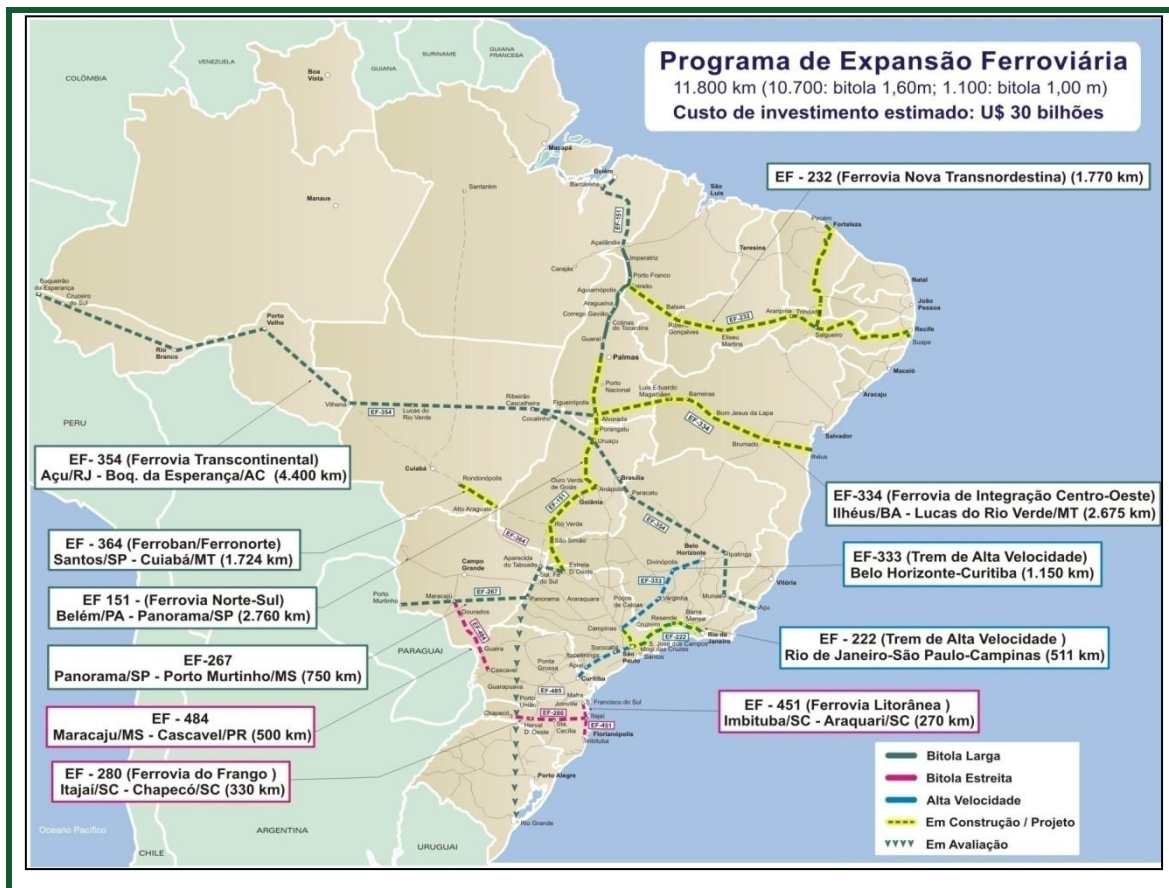


Figura 2 – Ferrovia Transcontinental.
Fonte: Ministério dos Transportes, 2012.



O transporte fluvial, por meio de *hidrovias*, também recebeu uma atenção especial no PAC (Cf. ANEXO 2). Também tem prioridade no recém-lançado Plano Nacional de Logística Integrada (15/08), no qual o governo federal pretende investir cerca de R\$ 79,5 bilhões nos próximos cinco anos. Com esse dinheiro todo vem junto a “nova política” de concessão ao empresariado do uso/exploração comercial de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos.

No rio Tocantins, construir a hidrovia implicará em construir terminais de carga, dragagem e derrocamento de Marabá (PA) a Imperatriz (MA). O mesmo está projetado para os rios Tapajós (PA) e Madeira (RO). No caso da Hidrovia Tapajós/Juruena/Teles Pires, projeto elaborado pelo Ministério dos Transportes por intermédio da Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental (AHIMOR), prevê-se a navegabilidade dos rios Tapajós e Teles Pires da cidade de Santarém até as proximidades da Cachoeira Rasteira, no rio Teles Pires, através de câmara de transposição de desnível ou eclusas na região das cachoeiras de São Luiz do Tapajós. São 975 km de via navegável, para permitir comboios-tipo de 200 m de comprimento e 24 m de boca, destinada ao escoamento de grãos e biocombustíveis do estado de Mato Grosso e minério do Pará. A hidrovia proporcionará a conexão hidroviária de Sinop, no Mato Grosso, com o porto de Santarém, no Pará.

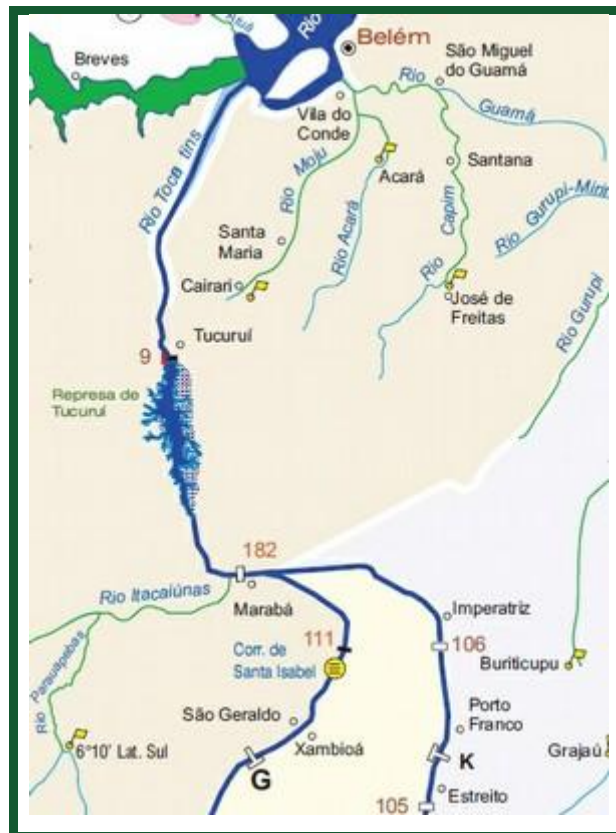


Figura 2: Hidrovia do Tocantins (PA).



EIXO ENERGIA DO PAC

No *Eixo Energia*, o estado do Pará é onde há maior número de usinas hidrelétricas (UHE) planejadas na Amazônia; são nove, sendo sete de tipo *plataforma* - Jardim do Ouro, Chacorão, Jatobá, São Luiz do Tapajós, Cachoeira do Caí, Jamaxim e Cachoeira dos Patos. Por meio da Resolução N° 3, de 03 de maio de 2011, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) qualificou os quatro primeiros projetos de *aproveitamento hidrelétrico* como projetos *estratégicos se estruturantes*. Os quatro receberam o carimbo de “interesse público da União”, devendo ser priorizada sua licitação e implantação. As outras duas usinas localizadas no Pará são a UEH Marabá e a UHE Santa Isabel. Segundo o *Manifesto Kayabi e Munduruku contra os Aproveitamentos Hidrelétricos no Rio Teles Pires* (Terra indígena Kayabi, 30 de novembro a 01 de dezembro de 2011) a construção da UHE Chacorão provocará a inundação de 18.721 hectares da Terra Indígena Munduruku, cobrindo diversos aldeamentos, o que obrigará o deslocamento e reassentamento das comunidades que ali vivem, hoje.

Além de afetar Terras Indígenas localizadas no Pará e no Tocantins (Sororó, Apinayé, Mãe Maria e Xambioá), a UHE Santa Isabel, localizada no Baixo Rio Araguaia, a cerca de 162 km de sua confluência com o rio Tocantins, estima-se que além das Terras e Povos Indígenas indicados na tabela que segue, afetará diretamente também o Parque Estadual Serra dos Martírios–Andorinhas, a APA São Geraldo do Araguaia e a APA Lago de Santa Isabel, além de afetar diretamente, estima-se, cerca de 131 cavidades naturais, estimular o desmatamento e pressionar ainda mais a fauna regional. Segundo o jornalista Evandro Corrêa (O Liberal, 22/01/2012), o IBAMA estaria projetando nada menos que 10 mil famílias de camponeses, extrativistas e pescadores, cerca de 40 mil pessoas que vivem às margens do rio Tocantins, como sendo a população atingida com a construção da usina hidrelétrica em Marabá; parte dessas pessoas terá de ser reassentada, ocasionando o acirramento das tensões e dos conflitos por terra que caracterizam história da região. Além de violar tratados internacionais de Direitos Humanos, e dos Direitos Humanos dos Povos Indígenas em particular, esse empreendimento, como outros aqui mencionados, estará contribuindo com a erosão genética e a depredação do patrimônio biológico e cultural do país.

No estado do Amazonas também há no PAC previsão de instalação de uma usina tipo *plataforma*, a UHE Tabajara, na Bacia do Rio Madeira. Nos dias 15 e 16 de setembro de 2011, representantes das comunidades indígenas da Terra Indígena Tenharim/Marmelos e da Terra Indígena Igarapé Lourdes,

nos setores florestal (pinus) e gado bovino. Com investimento de R\$ 90 milhões, a indústria está localizada em Porto Velho (RO) e tem 235 mil m² de área total e 33 mil m² de área construída. Equipada com máquinas operatrizes, área de caldeiraria, jato de granalha e pintura, a fábrica tem capacidade de levantamento de 130 toneladas e produção de 12 mil toneladas por ano. Partes de suas matérias primas são importadas da Rússia, Romênia e Argentina, além das que são adquiridas em São Paulo. A localização da indústria em Porto Velho é estratégica aos seus interesses no Peru, Bolívia, Equador e América Central. (Fonte: ALSTOM e Bardella, elaborado pelo autor).



reunidos na aldeia Marmelo, redigiram carta endereçada à sociedade e ao governo brasileiro repudiando a construção da UHE Tabajara.¹⁹

O PAC-2 trás também novidades em termos de linhas de transmissão; uma dessas novidades é a ligação Manaus-Porto Velho.

No Mato Grosso estão previstas outras duas hidrelétricas: a de Toricoejo e a de Água Limpa, ambas localizadas na bacia hidrográfica formada pelos Rios Araguaia e das Mortes. No Amapá, além da UHE de Santo Antônio do Jari, é prevista a construção de mais duas hidrelétricas convencionais: a de Cachoeira Caldeirão e a de Ferreira Gomes. Segundo informado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), no início de julho, ambos os projetos hidrelétricos obtiveram licença prévia e está previsto irem para o leilão ainda neste ano.

As bacias hidrográficas programadas para serem *inventariadas* no PAC-1 foram os seguintes: Araguaia, Itacaiúvas, Tapajós, Jari, Trombetas, Jatapu, Sucunduri, Aripuanã e Juruena. O PAC-2 inclui a realização de dois novos inventários do potencial hidroenergético: um na Bacia do Rio Acari e outro na Região do Alto Rio Negro, ambas no estado do Amazonas. Com isso, o PAC soma onze inventários visando futuros empreendimentos. Em meados de junho passado, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou que haviam sido aprovados os estudos de inventário hidrelétrico da bacia hidrográfica do rio Aripuanã. Os analistas apontam para a viabilidade de instalação de sete novas hidrelétricas com potência de total de 2.530 megawatts (MW).

Os estudos realizados pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) abrangeram 99.357 quilômetros quadrados de áreas no Estado de Mato Grosso; 32.874 km² no Amazonas; e 14.026 km² em Rondônia. Entre os projetos avaliados, quatro estão localizados no rio Aripuanã e outros três no rio Roosevelt. O próximo passo é a realização dos estudos de viabilidade e o projeto básico (PBA). Ao menos oito unidades de conservação federal e estadual e cinco terras indígenas serão impactadas pelas obras²⁰. Caso venha a se efetivar o planejado, estima-se em cerca de 110 mil o número de pessoas a ser afetada negativamente por esses empreendimentos, e uma parte dessas pessoas tendo de ser deslocada e reassentada em outras áreas ou em periferias urbanas. Há também o registro de um significativo número de sítios arqueológicos que serão danificados ou perdidos.

¹⁹ A carta está disponível em <http://www.coiab.com.br/coiab.php?dest=show&back=noticia&id=763&tipo=N&pagina=3>

²⁰ Cf. "Após aprovar inventário de hidrelétricas na bacia do rio Aripuanã, Aneel inicia fase de estudos de viabilidade e impacto ambiental", reportagem de Elaíze Farias, publicada pelo jornal A Crítica, 02/07/2012.



O estado do Mato Grosso é outro estado com grande concentração de hidrelétricas novas, localizadas na porção nordeste daquele estado; ai está as UHEs de Teles Pires, São Manoel, Colíder, Sinop e Foz do Apiacás, completando o complexo de hidrelétricas iniciado na região com Dardanelos. No Mato Grosso estão previstas duas outras linhas de transmissão: uma é a Interligação Teles Pires-Sudeste; a outra fará a Interligação Tapajós-Sudeste. Por Sudoeste entenda-se o estado de São Paulo. As UHE São Manoel e Teles Pires estão projetadas de forma integrada com o projeto da Hidrovia Teles Pires/ Tapajós.

Segundo diagnóstico realizado pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI), ao menos vinte Povos Indígenas irão ser afetados pelos empreendimentos programados no *Eixo Energia* do PAC-2. Além disso, a FUNAI considera que praticamente 90% das Terras Indígenas afetadas por empreendimentos desse Eixo já se encontram, hoje, em situação de risco. Essa situação é decorrência da presença ali da ação de madeireiras, mineração, empreendimentos e invasões para fins diversos. Além disso, ao menos em cinco dessas Terras foi constatada a presença de comunidades em situação de isolamento voluntário.

No ANEXO 3 apresentamos o conjunto dos empreendimentos na Amazônia analisados pelo setor na FUNAI responsável pelo *licenciamento etnoambiental*. Um quadro síntese com informações sobre os empreendimentos já aprovados, com impacto nos territórios e nas populações indígenas pode ser consultado na edição nº 28 do boletim *Orçamento e Política Ambiental*, do INESC²¹. Além disso, sugerimos que o leitor consulte o *Observatório dos Investimentos na Amazônia*, na página do Instituto na *internet*²², aonde o Inesc vem concentrando esforços para desvelar os processos, os arranjos, os artifícios e os atores que configuram o capitalismo globalizado à brasileira nesse início de século XXI. Identificar as tensões e as alianças táticas e estratégicas, as divergências e mesmo as convergências que vem caracterizando a recomposição das elites política, sindical, financeira, burocrática, acadêmica etc. no espaço social brasileiro atual é tão necessário quanto fundamental. Do contrário, mais difícil ficará enxergar as brechas de ruptura e se corre o risco de repetir ou reproduzir velhas receitas com nova roupagem.

²¹ Disponível no link: <http://www.inesc.org.br/biblioteca/publicacoes/boletins/boletim-orcamento-politica-socioambiental/povos-indigenas-e-comunidades-tradicionais>

²² Cf. em <http://observatorio.inesc.org.br/>



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como esperamos tenha sido percebido, várias obras de infraestrutura contidas no PAC provocarão transformações nos modos de vida e nos territórios onde vivem grupos étnicos que se reconhecem e são reconhecidos pela população no seu entorno e pelo Estado brasileiro como Povos Indígenas. As medidas recentes de fortalecimento das estratégias estatais e privadas de “aceleração do crescimento” - o PAC e o Plano Nacional de Logística Integrada, particularmente – aceleram também os impactos e transformações nas dinâmicas territoriais. Ao menos 43 obras do Eixo Transporte programadas para a Amazônia brasileira afetam uma ou mais de uma Terra Indígena, direta ou indiretamente, seja ao território, seja à população que vive nela(s).

Nossa avaliação é de que no cenário acima descrito, a FUNAI principalmente, como também outros órgãos governamentais que poderiam ter uma intervenção diferente da que supremacia e hegemoniza no processo de decisão nas esferas legislativa, judiciária e executiva do Estado nacional, dificilmente terão condições de fazer frente à onda de pressão contrária a que sejam assegurados os direitos dos Povos Indígenas. Falta-lhes poder político, capacidade instalada suficiente e orçamento compatível com o tamanho do desafio posto; além de apoio das instâncias superiores de decisão, nos Poderes Legislativo e Executivo. Infelizmente as questões de fundo que emergiram da recente mobilização de funcionários públicos federais, especialmente as relativas ao rumo que está tomando as políticas indigenista e ambiental da elite no poder, foi dada uma atenção menor de parte da mídia, especialmente a corporativa, grosso modo comprometida com a política macro que subalterna a indigenista e a ambiental.

A pressão que o setor elétrico faz no Governo Federal para que sejam revistas, urgentemente, as regras que dão à FUNAI poderes que na sua visão extrapolariam as atribuições do órgão, tornando o licenciamento ambiental “mais moroso e arriscado aos investimentos”, é um exemplo disso. Diante da incapacidade do IBAMA de deixar de ser um simples legitimador de projetos cuja decisão de realização já foi tomada anteriormente e fora do seu campo de poder, as expectativas em relação ao futuro, na atual conjuntura de correlação de forças, não são e não podem ser de otimismo e esperança, e isso não é nada bom. Enfim, uma situação onde, diriam alguns, não há heróis, só sobreviventes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEIXO, Josinaldo, organizador (2011a). *Memorial de Luta pela Reserva Extrativista do Ituxi em Lábrea-AM*. Brasília, DF: IEB; Lábrea, AM: Associação APADRIT.
- ALEIXO, Josinaldo, organizador (2011b). *Organização Social na Amazônia: Uma experiência de associativismo na RDS do Rio Madeira (Novo Aripuanã e Manicoré/AM)*. Brasília, DF: IEB; Novo Aripuanã, AM: APRAMAD.
- ALEIXO, Josinaldo, organizador (2011c). *Memorial de Luta pela Reserva Extrativista do Médio Purus em Lábrea-AM*. Brasília, DF: IEB; Lábrea, AM: ATAMP.
- BALANDIER, Georges (1987). Images, Images, Images. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. 82: 7-22.
- BARTOLOMÉ, Leopoldo J. compilador (1985). *Relocalizados: Antropología Social de las Poblaciones Desplazadas*. Buenos Aires: Ediciones del IDES.
- BORGES, Júlio César (2010). *Ferrovia EF-246: Povos e Terras Indígenas: Relatório final de consultoria contendo diagnóstico preliminar, avaliação de impactos socioambientais e proposição de medidas mitigadoras e compensatórias, como parte integrante dos estudos de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental – ELA/RIMA*. Goiânia-GO: ECCARQ/EVOLUTI/STE/VALEC.
- BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2011). *Atlas Multimodal: PAC Programa de Aceleração do Crescimento (2011)*. Coordenação: Aline Figueiredo Freitas Pimenta; organização: Eduardo Ratton. Brasília / Curitiba: DNIT / UFPR.
- BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2012). *Relatório de Gestão da Coordenação Geral de Meio Ambiente*. Brasília: Ministério dos Transportes.
- BRONZ, Deborah (2009). *Pescadores de Petróleo. Políticas ambientais e conflitos territoriais na Bacia de Campos, RJ*. Rio de Janeiro: E-papers: Laced/Museu Nacional.
- CARDOSO, Alessandra (2011). O “Complexo econômico-financeiro do Madeira”. Nota Técnica 4, do Observatório de Investimentos na Amazônia. Brasília: Instituto de Estudos Socioeconômicos. Disponível em: http://observatorio.inesc.org.br/visualizar_estudos.php?id=43
- CARNEIRO FILHO, Arnaldo; SOUZA, Oswaldo Braga de (2009). *Atlas de pressões e ameaças às terras indígenas na Amazônia brasileira*. São Paulo: Instituto Socioambiental.
- DAVIS, Shelton H. (1978). *Vítimas do Milagre. O desenvolvimento e os índios do Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- DIEGUES, Antonio Carlos (org.) (1999). *Desmatamento e modos de vida na Amazônia*. São Paulo: NUPAUB/USP.
- DODDE, Paula Arrais Moreira (2012). *Impactos de Empreendimentos Lineares em Terras*

Indígenas na Amazônia Legal: O caso da BR-230/PA e das Terras Indígenas Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Energético, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

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

FEARNSIDE, Philip Martin (2002). Avança Brasil: Environmental and social consequences of Brazil's planned infrastructure in Amazonia. *Environmental Management*, Washington,DC, v.30, n.6, p.748-763.

FEARNSIDE, Philip Martin, LAURANCE, William Frederick (2012). Infraestrutura na Amazônia: as lições dos planos plurianuais. *CADERNO CRH*, Salvador, v. 25, n. 64, p. 87-98.

ISLA, Alejandro y COLMEGNA, Paula (2005). *Política y Poder en los Procesos de Desarrollo*. Buenos Aires: Editorial de las Ciencias.

IVO, Anete B. L. *Metamorfoses da questão democrática: governabilidade e pobreza*. Buenos Aires: CLACSO/Asdi, 2001. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/ivo/prologo%20.pdf>

JARDIM, Maria A. Chaves (2011a). Presença de centrais e sindicatos no mercado financeiro: criação e gestão de fundos de pensão. *Estudos de Sociologia*, v.16, n.31, p.321-339.

JARDIM, Maria A. Chaves (2011b). Fundos de pensão sindical no Brasil: “novo espírito” do sindicalismo? In: DONADONE, Julio Cesar e JARDIN, Maria A. Chaves (orgs), *As Centralidades e as Fronteiras das Empresas no Século XXI*. Bauru, SP: Edusc, p. 523-551.

LACOSTE, Ives (2006). *A Geografia – Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. Campinas, SP: Papirus Editora. 12ª edição.

LEONEL, Mauro (1992). *Roads, Indians and the Environment in the Amazon from Central Brazil to the Pacific Ocean*. Copenhagen: IWGIA.

LOPES, José Sérgio Leite (2006). Sobre processos de “ambientalização” dos conflitos e sobre dilemas da participação. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 12, n. 25, p. 31-64.

MENEZES, Thereza (2011). “Dois destinos para o Purus: desenvolvimentismo, socioambientalismo e emergência dos povos tradicionais no Sul do Amazonas” In: SANTOS, Gilton Mendes dos (Org.) *Álbum Purus*. Manaus: EDUA.

NUNES, Ivanil (2011). *Integração Ferroviária Sul-Americana : Por que não anda esse trem?* São Paulo: Annablume. Disponível em: www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/08558.pdf

PACHECO DE OLIVEIRA, João (2012). “Terras Indígenas”. In: SOUZA LIMA,

Antônio Carlos (coord.). *Antropologia & Direito: Temas antropológicos para estudos jurídicos*. Rio de Janeiro / Brasília: Contra Capa / LACED / Associação Brasileira de Antropologia, p. 369-374.

POCHMANN, Marcio (2012). *Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira*. São Paulo: Boitempo Editorial.

POSEY, Darrell Addisson (1987). Contact before contact : typology of post-colombian interaction with northern Kayapó of the Amazon basin. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*. Série Antropologia, Belém, v.3 (2): 135-154.

POSEY, Darrell Addisson (1995). Consequências ecológicas da presença do índio Kayapó na Amazônia: recursos antropológicos e direitos de recursos tradicionais. In: CAVALCANTI, Clovis (Org.). *Desenvolvimento e Natureza: estudos para uma sociedade sustentável*. São Paulo: Cortez; Recife: Fundação Joaquim Nabuco, p. 177-94.

RAMOS, Alcida Rita & TAYLOR, Kenneth I. (1979). *The Yanoama in Brasil 1979*. Copenhagen: IWGIA.

RIBEIRO, Gustavo Lins (1985). “Proyectos en gran escala: hacia un marco conceptual para el análisis de una forma de producción temporaria”, en Leopoldo Bartolomé (comp.) *Relocalizados: Antropología Social de las Poblaciones Desplazadas*, Buenos Aires: IDES.

RIBEIRO, Gustavo Lins (1991). *Empresas Transnacionais. Um grande projeto por dentro*. São Paulo: Marco Zero; Rio de Janeiro: Anpocs.

RIBEIRO, Gustavo Lins (2000). Bicos-de-obra. Fragmentação e reconstrução de identidades no Sistema Mundo, In: *Cultura e Política no Mundo Contemporâneo*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, p. 35-55.

ROCHA, Angela; SILVA, Jorge Ferreira organizadores (2009). *Consumo na base da pirâmide – Estudos Brasileiros*. Rio de Janeiro: Mauad X.

RODRIGUE, Taíla Albuquerque e SALVADOR, Evilasio (2011). As implicações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) nas Políticas Sociais. *SER Social*, Brasília, v. 13, n. 28, p. 129-156, jan./jun. 2011

VERDUM, Ricardo (1996). *Os Yawaripë: Contribuição a História do Povoamento Yanomami*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade de Brasília (PPGAS/UnB), Brasília.

VERDUM, Ricardo; SELAU, Maria Gorete G. et al (1988). Uma política diferenciada de saúde para populações indígenas isoladas e ou recém-contatadas: os Yanomami no Brasil. *Saúde em Debate* (edição especial), Revista do Centro Brasileiro de Saúde, p. 52-59.

VERSWIJVER, Gustaaf& ARAÚJO, Cleber Oliveira (2010). *O Impacto da Rodovia BR-163*

na Vida atual dos Índios Mekerãgnoti. Relatório de Certas Atividades do Instituto Kabu no Quadro do PBA – Componente Indígena.

VIOLA, Andreu (2000). *Antropología del Desarrollo. Teorías y estudios etnográficos en América Latina*. Barcelona: Paidós.

WRIGHT MILLS, Charles (1975). *A Elite do Poder*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 3ª edição.

ANEXO 1 – TRANSPORTE TERRESTRE E TERRAS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA

TRANSPORTE TERRESTRE - ACRE

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 364/AC: Construção e pavimentação: Sena Madureira – Cruzeiro do Sul: 349 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Katukina/Kaxinawa • Kaxinawa da Colônia 27 • Igarapé do Caucho • Campinas Katukina 	<p>Povo: Kaxinawá, Shanenawa, Katukina Pano.</p> <p>Além das <i>Terras</i> que estão no traçado da rodovia, também deverão sofrer pressão maior as TI Alto Rio Purus, Kaxinawá Praia do Carapanã, Rio Gregório e Arara/Igarapé Humaitá.</p> <p>Segundo a CGILIC/FUNAI/2012, serão afetadas as seguintes Terras Indígenas: Poyanawa, Igarapé do Caucho, Katukina/Kaxinawa, Kaxinawa S. Curralinho, K. Colônia 27 e K. P. Karapanã.</p>

TRANSPORTE TERRESTRE - AMAPÁ

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 156/AP: Pavimentação: Ferreira Gomes – Oiapoque: 309 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Uaçá I e II • Galibi • Juminá 	Povos: Galibi do Oiapoque, Karipuna do Amapá, Galibi-Marworno, Palikur.
BR 156/AP: Construção da Ponte Internacional sobre o rio Oiapoque: 378m.	<ul style="list-style-type: none"> • Uaçá I e II • Galibi • Juminá 	Povos: Galibi do Oiapoque, Karipuna do Amapá, Galibi-Marworno, Palikur.
BR 156/AP: Laranjal do Jari – Entrada BR 210 (Trecho Sul): 244,2 km.	-	

TRANSPORTE TERRESTRE - AMAZONAS

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 319/AM: Pontes Careiro/Castanho e Tupanã		
BR 319 AM/RO: Restauração e pavimentação: Manaus/AM – Porto Velho/RO (trecho 1 e trecho 2): 680 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Fortaleza do Castanho • Tabocal • Vista Alegre • Lago do Marinheiro • Rio Jumas • Cunha • Igarapé Paiol • Muratuba • Capivara • Ponciano • Gavião • Apipica • Boa Vista • Tracajá • Murutinga • Patauá • Cuia • Recreio/São Félix • Natal/Felicidade • Itaitinga • Trincheira • São Pedro • Miguel/Fosefa • Padre • Paracuhuba • Guapenu • Juary • Lagoa do Barrigudo 	Povo: Mura, Kanamari, Parintintin, Apurinã, Munduruku, Tora.

	<ul style="list-style-type: none"> • Apurinã do Igarapé Tauamirim • Juma • Jacareúba/Katawixi • Cunhã/Sapucaia • Lago Capanã • Ariramba • Ipixuna • Nove de Janeiro 	
BR 317/AM: Construção e pavimentação: Boca do Acre – Divisa AM/AC: 100 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Boca do Acre • Igarapé Capanã • Apurinã Km 124, BR 317 • Cumicuã • Seruini/Mariênê • Peneri/Tacaquiri 	<p>Povo: Apurinã, Jamamadi.</p> <p>A CGILIC/FUNAI/2012 identifica como afetadas as seguintes Terras Indígenas: Boca do Acre, Apurinã do Km 124, Camicuã, Monte, Primavera, Iquirema, Goiaba, Valparaízo, Jamamadi do Lurdes e da aldeia Cajueiro, Caiapucá, Capãna, Maracaju II. Distâncias variadas, interceptando as Tis Boca do Acre e Apurinã do km 124 (30% da rodovia)</p>

TRANSPORTE TERRESTRE - MARANHÃO

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 135/MA: Duplicação: Trecho MA – Acesso Rodoviário ao Porto de Itaqui, 15 km	<ul style="list-style-type: none"> • Rio Pindaré 	Povo: Guajajara.
BR 135/MA: Duplicação: Trecho MA – Estiva – Bacabeira: 26,3 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Rio Pindaré 	Povo: Guajajara.

TRANSPORTE TERRESTRE - MATO GROSSO

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR-163/MT: Garantão do Norte (Km 1067,5) Divisa MT/PA (1.121,2)		
BR-163/MT: Adequação de Travessia: Nova Mutum – Lucas do Rio Verde – Sorriso – Sinop: 36 km.		
BR-163/MT: Adequação de capacidade: Posto Gil – Sinop: 328, 9 km.		
BR 070/MT: Construção e pavimentação: Travessia urbana – Contorno Sul de Cuiabá: 38,1 km.		
BR 364/MT: Construção e pavimentação: Travessia urbana – Contorno Norte de Cuiabá: 47,7 km.		
BR 163/364/MT: Duplicação: Rondonópolis – Cuiabá – Posto Gil: 378,4 km.		
BR 080/MT: Construção e pavimentação: Divisão MT/GO – Entrada BR-158 – Incluindo ponte sobre o Rio das Mortes: 170 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Parque do Xingu • Pimenta Barbosa • Parque do Araguaia 	<p>Povos: no Parque do Xingu, especialmente Kuikuro, Kalapalo, Aweti e Menihaku, situados nas poções sul e sudeste do Parque. Em Pimenta Bueno, o Xavante. Passa a 8 km de Pimentel Barbosa e a 42 do Parque do Araguaia.</p>
BR 242/MT: Construção e pavimentação: Ribeirão Cascalheira – Sorriso: 618,3 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Parque do Xingu • Pimentel Barbosa • Marechal Rondon. 	<p>Povos: no Parque do Xingu, especialmente Kuikuro, Kalapalo, Aweti e Menihaku, situados nas poções sul e sudeste do Parque. Em Pimenta Bueno, o Xavante.</p>

<p>BR 158/MT: Construção e pavimentação: Ribeirão Cascalheira – Divisa MT/PA: 481,4 km.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Marãiwatsédé • Urubu Branco • Tapirapé/Karajá • São Domingos • Cacique Fontoura • Krahô-Kanela • Inãwébohona • Araguaia • Utaria Wyhyna/Iròdu Iràna 	<p>Povo: Xavante, Tapirapé, Karajá, Krahô-Kanela, Avá-Canoeiro, Javaé.</p>
---	---	--

TRANSPORTE TERRESTRE - PARÁ

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
<p>BR 163/PA/MT: Restauração e pavimentação: Santarém/PA – Guarantã do Norte/MT (trecho 1, trecho 2, trecho 3): 1000 km.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Baú • Menkragnoti • Panará • Cachoeira Seca do Iriri • 	<p>Povo: Kayapó, Kayapó Menkragnoti, Isolados, Panará, Arara.</p>
<p>BR 230/PA: Construção e pavimentação: Divisa PA/TO – Marabá – Altamira – Medicilândia – Rurópolis: 977 km.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Arara • Kararaô • Ituna/Itata • Koatinemo • Arara da Volta Grande do Xingu • Paquiçamba • Trincheira/Bacajá • Parakanã • Mãe Maria • Nova Jacundá • Sororó 	<p>Povo: Arara, Kayapó Kararaô, Asurini do Xingu, Yudjá, Xikrin Kayapó (Bacajá), Xikrin Kayapó, Parakanã, Gavião Parkatêjê, Guarani Mbyá, Aikewara.</p> <p>A CGILIC/FUNAI/2012 identifica como afetadas as seguintes Terras Indígenas: Arara, Cachoeira Seca, Kararaô, Juruna do KM 17, Mãe Maria, Nova Jacundá, Sororó, Sororó – Gleba, Tuapekuakau, Parakanã, Trocará, Apyterewa, Trincheira, Bacajá, Arara da Volta Grande do Xingu, Araweté, Igarapé Ipixuna, Koatinemo, Paquiçamba, KM 43, Kuruáya, Xipaya</p>

BR 153/PA/TO: Ponte sobre o Rio Araguaia, Divisa PA/TO (0 km), Porto das Balsas – Xambioá: 1,2 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Sororó 	Povo: Aikewara.
BR 155/PA: Adequação de capacidade: Redenção – Marabá (344 km).	<ul style="list-style-type: none"> • Las Casas 	Povo: Kayapó, Kayapó Gorotire.

TRANSPORTE TERRESTRE - RONDONIA

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 364/RO: Construção e pavimentação: Ponte sobre o Rio Madeira, Abunã: 1,2 km.		
BR 319/RO: Construção da Ponte sobre o Rio Madeira: 996 m.		
BR 319/RO: Construção e pavimentação: Contorno Norte de Porto Velho: 8,2 km.		
BR 364/RO: Adequação de capacidade: Candeias do Jamari – UNIR, incluindo travessia de Porto Velho: 44,2 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Karitiana 	Povo: Karitiana.
BR 364/RO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Presidente Médici: 7 km.		
BR 364/RO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Ouro Preto do Oeste: 8 km.		

BR 364/RO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Ji-Paraná: 10 km.		
BR 364/RO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Cadeias do Jamari: 5 km.		
BR 364/RO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Pimenta Bueno: 3,4 km.		
BR 429/RO: Construção e pavimentação: Presidente Médici – Costa Marques: 206,5 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Uru-Eu-Wau-Wau • Rio Branco • Uru-Eu-Wau-Wau • Massaco • Poruborá • e Isolados. 	Povo: Oro Win, Uru-Eu-Wau-Wau, Amondawa, Juma, Arikapu, Aikanã, Aruá, Kanoê, Djeoromitxi, Makurap, Tupari.
BR 429/RO: Construção, pavimentação e OAE's: 99 km.		
BR 364/RO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Vilhena: 17 km.		

TRANSPORTE TERRESTRE - RORAIMA

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 432/RR: Construção e pavimentação: Vila Novo Paraíso – Entr. BR 401: 171,2 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Canauanin • Malacacheta • Tabalascada 	Povo: Makuxi, Wapixana.

TRANSPORTE TERRESTRE: TOCANTINS

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
BR 153/PA/TO: Ponte sobre o Rio Araguaia (Xambioá), entre BR 153/TO – Divisa PA: 3,74 km.		
BR 153/TO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Colinas do Tocantins: 5 km.		
BR 153/TO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Guaraí: 4,9 km.		
BR 153/TO: Adequação de capacidade: Travessia Urbana de Miranorte: 7 km.		
BR 242/TO: Construção e pavimentação: Taguatinga – Peixe: 264,8 km.		

ANEXO 2 – TRANSPORTE FLUVIAL E TERRAS INDÍGENAS NA AMAZÔNIA

TRANSPORTE FLUVIAL - AMAZONAS

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
Terminal Hidroviário de Ipixuna	<ul style="list-style-type: none"> • Vale do Javari • Mawetek 	<p>Hidrovia Rio Juruá.</p> <p>Povo: Kanamari, Marubo, Isolados do Rio Branco, Matis.</p>
Terminal Hidroviário de Eirunepé	<ul style="list-style-type: none"> • Vale do Javari • Mawetek • Kanamari do Rio Juruá • Cacau do Tarauacá • Kulina do Médio Juruá • Deni 	<p>Hidrovia Rio Juruá.</p> <p>Povo: Kanamari, Kulina, Isolados do Alto Rio Jutai, Deni.</p>
Terminal Hidroviário de Carauari	<ul style="list-style-type: none"> • Rio Biá 	<p>Hidrovia Rio Juruá</p> <p>Povo: Katukina do Rio Biá.</p>
Terminal Hidroviário de Boca do Acre	<ul style="list-style-type: none"> • Peneri/Tacaquiri • Camicuã • Seruini/Marienê 	<p>Hidrovia Rio Purus - Rio Acre</p> <p>Povo: Apurinã.</p>
Terminal Hidroviário de Lábrea	<ul style="list-style-type: none"> • Caititu • Paumari do Rio Ituxi • Jarawara/Jamamadi/Kanamanti • Banawá 	<p>Hidrovia Rio Purus</p> <p>Povos: Apurinã, Jamamadi, Paumari, Jamamadi, Jarawara, Banawá.</p>
Terminal Hidroviário de Canutama	<ul style="list-style-type: none"> • Banawá 	<p>Hidrovia Rio Purus</p>

		Povo: Banawá.
Terminal Hidroviário de Tapauá	<ul style="list-style-type: none"> • Apurinã do Igarapé São João • Apurinã do Igarapé Tauamirim 	Hidrovia Rio Purus Povo: Apurinã
Terminal Hidroviário de Beruri	<ul style="list-style-type: none"> • Ilha do Camaleão • Lago Beruri 	Hidrovia Rio Purus Povo: Kokama, Ticuna.
Terminal Hidroviário de Benjamin Constant	<ul style="list-style-type: none"> • Évare I • Évare II • Sururuá • Sapotal • Tikuna Feijoal 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Ticuna, Kokama.
Terminal Hidroviário de Tabatinga	<ul style="list-style-type: none"> • Évare I • Évare II • Sururuá • Sapotal • Tikuna Feijoal 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Ticuna, Kokama.
Terminal Hidroviário de Coari		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Codajás		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Tefé	<ul style="list-style-type: none"> • Barreira da Missão • Igarapé Grande • Jaquiri • Marajaí • Méria • Miratu • Porto Praia • Tupã-Supé 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Kambeba, Kaixana, Miranha, Ticuna, Witoto, Matsés, Karapanã, Mura.

Terminal Hidroviário de Fonte Boa		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Santa Izabel do Rio Negro	<ul style="list-style-type: none"> • Rio Tea • Médio Rio Negro I • Médio Rio Negro II 	Hidrovia Rio Negro Povo: Baré, Desana, Nadob, Pira-Tapuia, Tukano, Arapaso, Baniwa, Yuhupdé, Dow, Murity-tapuia, Maku, Coripaco, Tariana, Arapaso.
Terminal Hidroviário de São Gabriel da Cachoeira	<ul style="list-style-type: none"> • Médio Rio Negro I • Médio Rio Negro II • Alto Rio Negro 	Hidrovia Rio Negro Povo: Baré, Desana, Nadob, Pira-Tapuia, Tukano, Arapaso, Baniwa, Yuhupdé, Dow, Murity-tapuia, Maku, Coripaco, Tariana, Arapaso, Barasana, Makuna, Karapanã, Hupde, Kubeo, Siriano, Tuyuca, Kotiria, Warekena.
Terminal Hidroviário de Manaquiri	<ul style="list-style-type: none"> • Igarapé Paiol 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Apurinã.
Terminal Hidroviário de Manacapuru	<ul style="list-style-type: none"> • Fortaleza do Patauá • Jatuarana 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Apurinã.
Terminal Hidroviário de Iranduba		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de São Raimundo		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Humaitá	<ul style="list-style-type: none"> • Nove de Janeiro • Ipixuna • Ariramba • Lago Capanã • Lago Jauari • Rio Manicoré • Torá 	Hidrovia Rio Madeira Povo: Parintitin, Mura, Apurinã, Torá.

Terminal Hidroviário de Manicoré	<ul style="list-style-type: none"> • Pinatuba 	Hidrovia Rio Madeira Povo: Mura.
Terminal Hidroviário de Borba	<ul style="list-style-type: none"> • Arary • Cunhã-Sapucaia • Setemã • Lago do Limão 	Hidrovia Rio Madeira Povo: Mura.
Terminal Hidroviário de Autazes	<ul style="list-style-type: none"> • Apipica • Boa Vista • Capivara • Cuia • Gavião • Guapenu • Itaitinga • Juary • Miguel/Josefa • Murutinga • Natal/Felicidade • Padre • Paracuhuba • Patauá • Ponsiano • Recreio/São Félix • Rio Jumas • São Pedro • Tracajá • Trincheira 	Hidrovia Rio Madeira Povo: Mura, Kanamari.
Terminal Hidroviário de Careiro da Várzea		Hidrovia Rio Madeira
Terminal Hidroviário de Itapiranga		Hidrovia Rio Solimões

Terminal Hidroviário São Sebastião de Uatumã		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Itacoatiara	<ul style="list-style-type: none"> Paraná do Arauató 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Mura.
Terminal Hidroviário de Urucurituba		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Maués	<ul style="list-style-type: none"> Andirá-Marau 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Sateré-Mawé.
Terminal Hidroviário de Guajará		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Boa Vista de Ramos		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Barreirinha		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Nhamundá	<ul style="list-style-type: none"> Nhamundá-Mapuera 	Hidrovia Rio Solimões Povo: Kaxuyana, Hixkaryana, Katuena, Waiwai.

TRANSPORTE FLUVIAL - PARÁ

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
Terminal Hidroviário de Santarém		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Monte Alegre		Hidrovia Rio Solimões
Terminal Hidroviário de Breves		Hidrovia Rio Solimões

Eclusa de Tucuruí: Construção: Eclusas de Tucuruí no Rio Tocantins: duas eclusas.	<ul style="list-style-type: none"> • Trocará 	Hidrovia Rio Tocantins Povo: Asurini do Tocantins.
Melhoria na Hidrovia do Tocantins: Derrocagem e sinalização: 43 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Mãe Maria • Apinayé • Krikati 	Hidrovia Rio Tocantins Povo: Apinayé, Krikati.
Melhoria na Hidrovia do Tocantins: Dragagem e sinalização: 495 km.	<ul style="list-style-type: none"> • Mãe Maria • Apinayé • Krikati • Kraolândia • Xerente 	Hidrovia Rio Tocantins Povo: Gavião Parkatêjê, Apinayés, Krahô, Xerente, Krikati.

TRANSPORTE FLUVIAL - RONDONIA

OBRA	TERRAS INDÍGENAS AFETADOS	OUTRAS INFORMAÇÕES
Terminal Hidroviário de Porto Velho.		
Terminais Hidroviários na Amazônia – RO (Prefeitura Municipal PVH): Construção do Terminal de Cai N'Água pela Prefeitura de Porto Velho: 1 terminal.		

ANEXO 3 - EMPREENDIMENTOS DO PAC E TERRITÓRIO INDÍGENAS NA AMAZONIA BRASILEIRA

EMPREENDIMENTO	CATEGORIA	TIPOLOGIA	UF	TERRA INDÍGENA (TI)	DISTÂNCIA TI
BR 364	Transporte	Rodovia	AC	Poyanawa, Igarapé do Caucho, Katukina/kaxinawa, Kaxinawa S. Curralinho, K. Colônia 27 e K. P. Karapanã	Incidente
BR 317	Transporte	Rodovia	AM	Boca do Acre, Apurinã do Km 124, Camicuã, Monte, Primavera, Iquirema, Goiaba, Valparaízo, Jamamadi do Lurdes e da aldeia Cajueiro, Caiapucá, Capãna, Maracaju II	Distâncias variadas, interceptando as Tis Boca do Acre e Apurinã do km 124 (30% da rodovia)
BR 319	Transporte	Rodovia	AM	Complexo de Terras entre os rios Purus e Madeira	De 0 a 50 km
Inventário UHE Rio Erepecuru.	Energia - geração	Inventário	AM	Trombetas Mapuera, Nhamundá/Mapuera, Zo' é,	Incide
Inventário UHE Rio Trombetas	Energia - geração	Inventário	AM	Trombetas Mapuera, Nhamundá/Mapuera, Zo' é,	Incide
Inventário UHE do rio Jatapu	Energia - geração	Inventário	AM	Waimiri-Atroari, Nhamundá/Mapuera, Trombetas Mapuera, Índios Isolados.	Incide
Gasoduto Juruá-Urucu	Energia - petróleo e gás	Gasoduto	AM	Kulina do Rio Uerê-Matatibem	89 km
Poliduto Urucu-Coari	Energia - petróleo e gás	Poliduto	AM	Cajuhiri-Atravessado	Incide

Ponte sobre o Rio Negro	Transporte	Ponte	AM	Sahu Apé, Lago do Marinheiro, São Francisco, Fortaleza do Tapauá, Jatuarana.	30 km
Inventário UHE Rio Trombetas	Energia - geração	Inventário	AM / PA / RR	Trombetas Mapuera; Nhamundá/Mapuera; Zo'ê.	Incidente
BR 317	Transporte	Rodovia	AM / AC	25 Tis (entre homologadas e em estudo)	Distâncias variadas
LT 500kv Oriximiná - Cariri	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	AM / PA	TI Rio Urubu	10,8 k m
UHE Tabajara	Energia - geração	Hidrelétrica	AM / RO	Tenharim Marmelos	700 metros
LT Boa Vista/RR - Manaus/AM	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	AM / RR	Waimiri-Atroari	Incide
BR-156/AP	Transporte	Rodovia	AP	Uaçá, Galibi e Juminã.	Incidente
Ponte Binacional Brasil / Guiana Francesa	Transporte	Ponte	AP	Uaçá, Galibi e Juminã.	
Ferrovia de Integração do Centro-Oeste	Transporte	Ferrovia	GO / MT / RO	Pimentel Barbosa, Areões, Marechal Rondon e 'complexo Parabubure' (Hu'uhi, Isou'pa, Norotsurã); Enawenê-Nawê, Menky, Irantxe/Manoki, Utiariti, Pirineus de Souza, Nambikwara, Tirecatinga, Lagoa dos Brincos, Vale do Guaporé, Taihantesu, Pequizal, Parque Indígena do Xingu, Ikpeng, Batovi, Pequizal do Naruvôtu	1 a 94 km
Licenciamento Ambiental da Refinaria Premium I	Energia - petróleo e gás	Refinaria	MA		
AHE Uruçuí no Rio Parnaíba	Energia - geração	Hidrelétrica	MA / PI	Kanela	108 km
AHE Estreito do Parnaíba	Energia - geração	Hidrelétrica	MA / PI	Canela	225 km

BR 158/MT	Transporte	Rodovia	MT	Urubu Branco e Marãiwatsédé	TI Urubu Branco - 8 km / TI Marãiwatsédé - traçado original intercepta; contorno da TI em estudo
BR 242/MT (trecho Sorriso – Ribeirão Cascalheira)	Transporte	Rodovia	MT	PIX, Pimentel Barbosa e Marechal Rondon.	Entre 30 e 12 km (PIX); 29 km (Pimentel Barbosa); 45km (Marechal Rondon)
Regularização ambiental da BR 174/MT, trecho Cáceres/MT – Vilhena/RO	Transporte	Rodovia	MT	- Margeia a TI Nambikara (porção oeste) - Intercepta a TI Vale do Guaporé	
Estrada em Terra Indígena	Transporte	Rodovia	MT	Parque do Xingú;	Incidente
BR 364 (Rondonópolis-Rosário do Oeste) – obras de duplicação	Transporte	Rodovia	MT	Tadarimana e Tereza Cristina	15 km (Tadarimana) e 30 km (Tereza Cristina)
AHE Água Limpa	Energia - geração	Hidrelétrica	MT	Merure, Sangradouro, São Marcos, Areões, Pimental Barbosa	17 km de Sangradouro
AHE Toricoejo	Energia - geração	Hidrelétrica	MT	Merure, Sangradouro, São Marcos, Areões, Pimental Barbosa	17 km de São Marcos; 20 km de Meruri e 60 km de São Marcos.
UHE São Manoel	Energia - geração	Hidrelétrica	MT	Pontal do Apiaká, Mundurucu e Kaiaby	
UHE Foz do Apiaká	Energia - geração	Hidrelétrica	MT	Pontal do Apiaká, Mundurucu e Kaiaby	
UHE Teles Pires	Energia - geração	Hidrelétrica	MT	Pontal do Apiaká, Mundurucu e Kaiaby	39 km
AHE Toricoejo	Energia - geração	Hidrelétrica	MT	Merure, Sangradouro, São Marcos, Areões, Pimental Barbosa.	

Obras de duplicação, incluindo obras de arte especiais, restauração da pista existente e construção de interseções e acessos do corredor Centro-Oeste das Rodovias BR 060-GO (Goiânia/Jataí), BR 364/GO (Jataí-Santa Rita do Araguaia), BR 364/MT (Alto Araguaia a Cuiabá) e BR 163/MT (Várzea Grande e SINOP)	Transporte	Rodovia	MT	Tadarimana e Tereza Cristina	+/- 33 km e 75 km, respectivamente.
BR-080/MT, trecho Ribeirão Cascalheira/MT – Luiz Alves/GO.	Transporte	Rodovia	MT / GO	PIX, Pimentel Barbosa, Parque do Araguaia (a confirmar).	8 km de Pimentel Barbosa e 42 do Parque do Araguaia
LT 500kv Cuiabá - Ribeirãozinho – Rio Verde	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	MT / GO	Jarudore, Tadarimana e Tereza Cristina.	
Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – (Uruaçu/GO – Vilhena/RO) – EF 354	Transporte	Ferrovia	MT / GO	- Complexo de TIs Xavante, complexo do noroeste do MT e complexo do PIX.	- Distâncias variadas
LT 230kv Jauru – Porto Velho	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	MT / RO	Juininha, Uirapuru, Taihantesu, Vale do Guaporé, Nambikwara, Pirineus de Souza e Tubarão Latundê.	4 km
AHE Jatobá	Energia - geração	Hidrelétrica	PA	Sai-Cinza, Munduruku. Referência Isolada nº 09.	> 40 km
AHE Chacorão	Energia - geração	Hidrelétrica	PA	---	Incidente
AHE Cachoeira dos Patos	Energia - geração	Hidrelétrica	PA	Praia do Índio, Praia do Mangue, São Luiz do Tapajós, Pimental, Aldeia Nova, Sai-Cinza, Munduruku, Andirá-Marau.	
AHE Jamaxim	Energia - geração	Hidrelétrica	PA	Praia do Índio, Praia do Mangue, São Luiz do Tapajós, Pimental, Aldeia Nova, Sai-Cinza, Munduruku, Andirá-Marau.	

AHE São Luiz do Tapajós	Energia - geração	Hidrelétrica	PA	Praia do Índio, Praia do Mangue, São Luiz do Tapajós, Pimental, Km 43, Andirá-Marau. Referência Isolada nº 09.	> 40 km
BR-230 e BR422-PA	Transporte	Rodovia	PA	Arara, Cachoeira Seca, Kararaô, Juruna do KM 17, Mãe Maria, Nova Jacundá, Sororó, Sororó – Gleba, Tuapekuakau, Parakanã, Trocará, Apyterewa, Trincheira, Bacajá, Arara da Volta Grande do Xingu, Araweté, Igarapé Ipixuna, Koatinemo, Paquiçamba, KM 43, Kuruáya, Xipaya.	Variada
Linha de transmissão em 500kv Tucuruí - Xingu Jurupari		Linha de Transmissão	PA	Trocará	6 km
Linha de transmissão Itacaiúnas - Carajás, Circuito 3	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	PA	Mãe Maria	35 km
UHE Marabá	Energia - geração	Hidrelétrica	PA	Mãe Maria	Supressão territorial
BR-136, trecho Santarém-Rurópolis/PA	Transporte	Rodovia	PA	Munduruku/Taquara, Bragança/Marituba, Borari, Alter do Chão, Pimental, São Luiz do Tapajós, Praia do Índio, Praia do Mangue.	Limítrofe
UHE Belo Monte	Energia - geração	Linha de Transmissão	PA	Juruna Km 17, Paquiçamba, Arara da Volta Grande, Trincheira Bacajá, Koatinemo, Kararaô, Apyterewa, Araweté Igarapé Ipixuna, Arara e Cachoeira Seca.	
LT 500kv Jurupari - Oriximiná e 230 kV Jurupari - Laranjal do Jari - Macapá (Interligação Tucuruí - Macapá - Manaus (LOTE A e B))	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	PA / AP	TI Cobra-Grande (Identificação)	78 km
UHE Santa Isabel	Energia - geração	Hidrelétrica	PA / TO	Apinayé, Sororó	31 km

UHE Ribeiro Gonçalves	Energia - geração	Hidrelétrica	PI / MA		
UHE Castelhana	Energia - geração	Hidrelétrica	PI / MA		
UHE Cachoeira do Parnaíba	Energia - geração	Hidrelétrica	PI / MA		
AHE Jirau	Energia - geração	Hidrelétrica	RO	Kaxarari, Igarapé Ribeirão, Igarapé Laje, Uru-Eu-Wau-Wau e isolados	
AHE Santo Antônio	Energia - geração	Hidrelétrica	RO	Karitiana, Karipuna e Isolados	
BR-429	Transporte	Rodovia	RO	Uru-Eu-Wau-Wau, Massaco, Rio Branco, Poruborá e Isolados.	
BR-421	Transporte	Rodovia	RO	Uru-Eu-Wau-Wau, Karipuna, Igarapé Lage, Igarapé Ribeirão e Isolados.	
LT - Porto Velho - Rio Branco 230kv circuito 2	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	RO / AC	Karitiana.	
LT 600kv CC Coletora Porto Velho/Araraquara 2 – n.º 01 e n.º 02	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	RO / MT / GO / SP	Tubarão Latundê, Vale do Guaporé, Pequizal, Sararé (Paukalirajusu), Umutina, Jarudoré, Rio Omerê, Tadarimana, Tanaru, Karitiana e Referência nº 45 (Bom Futuro).	
UHE Serra Quebrada	Energia - geração	Hidrelétrica	TO		
Estudo Hidráulico da bacia do rio Araguaia	Energia - geração	Inventário	TO / MT / PA	Em análise	Em análise
UHE Santa Isabel	Energia - geração	Hidrelétrica	TO / PA	Apinayé e Sororó	
Ferrovia de Integração Oeste Leste (EF 334) trecho Figueiropolis/TO a Ilhéus/BA	Transporte	Ferrovia	TO / BA	Vagem Alegre	10 km

LT 500kv Colinas do Tocantins/São João do Piauí - Interligação Elétrica Norte e Nordeste S/A	Energia - transmissão	Linha de Transmissão	TO / PI	Kraolândia	
--	-----------------------	----------------------	---------	------------	--

Fonte: CGILIC/FUNAI/2012

ANEXO 4 – ORÇAMENTO PAC: REGIÃO NORTE NA LOA 2011 E 2012

Em Reais (R\$)

UF	UNIDADE ORÇAMENTÁRIA	SUBTÍTULO	2011 LIQUIDADO*	2012 AUTORIZADO	2012 LIQUIDADO
NA	DNIT	Elaboração e execução de estudos de impacto ambiental e planos básicos ambientais para projetos de infraestrutura de transportes	-	95.760.030	303.361
NA	SUBTOTAL		-	95.760.030	303.361
AC	DNIT	Construção de trecho rodoviário Sena Madureira - Cruzeiro do Sul (BR-364), no estado do Acre.	154.513.850	89.957.600	-
AC	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários no estado do Acre.	63.860.000	40.698.013	-
AC	SUBTOTAL		218.373.850	130.655.613	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Alvarães.	-	4.073.696	-
AM	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários.	66.640.000	102.637.282	6.766.154
AM	DNIT	Adequação de infraestrutura portuária no porto de Manaus.	-	35.769.043	-
AM	DNIT	Construção de trecho rodoviário Manaus - divisa AM/RO - na BR-319.	32.874.817	9.358.454	387.783
AM	DNIT	Melhoramentos no canal de navegação da hidrovia do rio Amazonas	-	6.458.299	-
AM	DNIT	Construção do porto de Manaus moderna.	-	5.961.507	-

AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte	-	5.696.792	496.792
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Japurá.	-	5.576.904	3.348.510
AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	4.669.847	-
AM	DNIT	Estudos e projetos de infraestrutura de transportes.	-	4.500.000	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Eirunepé.	-	4.409.442	-
AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	3.775.621	-
AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	3.775.621	-
AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	3.676.263	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Iranduba (Solimões).	-	3.464.316	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Guajará.	-	3.223.931	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Careiro da Várzea.	-	3.101.181	-
AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	2.980.753	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Codajás.	-	2.941.112	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Ipixuna.	-	2.930.472	-
AM	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	2.782.037	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Itapiranga.	-	2.767.524	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Tapauá.	-	2.761.273	-

AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Barreirinha.	-	2.667.337	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Itamarati.	-	2.639.704	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Canutama.	-	2.563.777	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Carauari.	-	2.084.290	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de São Gabriel da Cachoeira.	-	2.039.000	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Parintins.	-	1.291.660	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Boa Vista do Ramos.	-	1.291.183	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Beruri.	-	1.076.920	-
AM	DNIT	Construção de trecho rodoviário Boca do Acre - divisa AM/AC, na BR-317.	-	993.584	-
AM	DNIT	Construção de terminal fluvial - no município de Manicoré.	-	367.626	-
AM	SUBTOTAL		99.514.817	244.306.451	10.999.239
AP	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários.	54.430.000	62.244.019	-
AP	DNIT	Construção de trecho rodoviário Ferreira Fomes - Oiapoque (fronteira com a Guiana francesa) na BR-156.	118.809.500	40.219.212	4.000.000
AP	DNIT	Construção de ponte internacional sobre o rio Oiapoque (fronteira Brasil/Guiana Francesa) na BR-156.	25.753.750	9.576.003	-
AP	SUBTOTAL		198.993.250	112.039.234	4.000.000
MT	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários no estado.	205.115.000	288.455.284	5.101.801

MT	DNIT	Adequação de trecho rodoviário Rondonópolis – Cuiabá - Posto Gil na BR-163.	137.726.886	141.520.059	645.031
MT	DNIT	Adequação de trecho rodoviário divisa MS/MT – divisa MT/PA na BR-163.	23.964.000	70.380.000	-
		Construção de contorno rodoviário no município de Cuiabá na BR-070/163/364.	35.948.177	38.400.000	
MT	DNIT	Construção de trecho rodoviário Guarantã do Norte – divisa MT/PA na BR-163.	20.906.201	29.215.201	62.895
MT	DNIT	Construção de trecho rodoviário - entroncamento BR-163 (Sorriso) - entroncamento BR-158 (Ribeirão Cascalheira) - na BR-242.	88.779.950	27.136.428	85.664
MT	DNIT	Construção de trecho rodoviário - divisa GO/MT – divisa MT/RO na BR-364.	10.400.848	-	-
MT	DNIT	Construção de trecho rodoviário divisa PA/MT - Ribeirão Cascalheira - na BR-158.	79.425.498	18.246.761	-
MT	DNIT	Construção de trecho rodoviário divisa GO/MT entrada BR-158/242 (Vila Ribeirão Bonito) - na BR-080.	-	1.915.201	-
MT	DNIT	Construção de trecho rodoviário, entroncamento MT-240 (Novo Diamantino) - Campos Novos dos Parecis, na BR-364.	11.000.000	957.600	-
MT	SUBTOTAL		613.266.560	616.226.534	5.895.391
PA	DNIT	Construção de trecho rodoviário divisa MT/PA – Santarém, na BR-163.	478.321.215	352.000.000	3.635.423
PA	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários.	148.753.605	138.852.043	902.127
PA	DNIT	Construção de trecho rodoviário divisa PA/TO – Altamira, na BR-230.	135.472.149	110.000.000	-
PA	DNIT	Construção de trecho rodoviário Altamira – Rurópolis, na BR-230.	13.675.893	110.000.000	216.329

PA	DNIT	Adequação de trecho rodoviário trecho Castanhal - Santa Maria do Pará, na BR-316.	-	22.000.000	-
PA	DNIT	Construção de trecho rodoviário Novo Repartimento – Tucuruí na BR-422.	-	22.000.000	-
PA	DNIT	Construção do porto intermodal de Marabá no município de Marabá.	-	22.000.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	4.664.000	-
PA	DNIT	Melhoramentos no canal de navegação da hidrovia do rio Tocantins.	31.000.000	-	-
PA	DNIT	Melhoramentos no canal de navegação da hidrovia do rio Tapajós.	2.040.000	1.760.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	1.250.000	1.496.000	-
PA	DNIT	Construção de trecho rodoviário entroncamento BR-163 (Campo Verde), Miritituba - BR-230.	9.547.965	1.320.000	77.618
PA	DNIT	Construção de ponte sobre o rio Araguaia, na divisa PA/TO, BR-230.	835.101	880.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-

PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	616.000	-
PA	DNIT	Construção de terminal fluvial no município de Monte Alegre.	-	562.320	-
PA	SUBTOTAL		820.895.928	793.694.363	4.831.497
RO	DNIT	Melhoramentos no canal de navegação da hidrovia do rio Madeira.		3.830.401	-
RO	DNIT	Modernização do porto de Porto Velho, no estado de Rondônia.	12.155.000	13.023.364	-
RO	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários.	85.136.617	203.490.063	6.375.271
RO	DNIT	Construção de trecho rodoviário entroncamento BR-364-entroncamento RO-478 (fronteira Brasil/Bolívia) (Costa Marques) - na BR-429.	229.782.719	90.014.428	352.671
RO	DNIT	Construção de ponte sobre o rio Madeira, no município de Porto Velho – na BR-319.	149.389.550	81.601.915	6.665.788
RO	DNIT	Adequação de travessia urbana no município de Ji-Paraná - na BR-364.	-	32.271.130	-
RO	DNIT	Adequação de travessia urbana no município de Pimenta Bueno - na BR-364.	1.000.000	-	-
RO	DNIT	Adequação de trecho rodoviário km 714 - km 725 na BR-364.	11.097.600	25.957.600	-
RO	DNIT	Construção do contorno rodoviário norte no município de Porto Velho, na BR-319.	-	23.940.007	-
RO	DNIT	Construção de ponte sobre o Rio Madeira no município de Abunã, na BR-364.	1.500.000	23.475.053	-

RO	DNIT	Adequação de travessia urbana no município de Vilhena, BR-364.	-	14.459.764	-
RO	DNIT	Construção de travessia urbana no município de Ouro Preto do Oeste na BR-364.	-	9.576.003	-
RO	DNIT	Construção de travessia urbana no município de Presidente Médici - na BR-364.	-	8.618.403	-
RO	DNIT	Construção de terminais fluviais na região norte.	-	1.627.921	-
RO	DNIT	Adequação de travessia urbana no município de Candeias do Jamari, na BR-364.	-	957.600	-
RO	SUBTOTAL		490.061.486	532.843.652	13.393.730
RR	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários.	154.699.999	169.500.000	-
RR	DNIT	Construção de trecho rodoviário Cantá – Novo Paraíso, na BR-432.	64.090.829	80.500.000	-
RR	SUBTOTAL		218.790.828	250.000.000	-
TO	DNIT	Construção da eclusa de Lajeado.	-	100.000.000	-
TO	DNIT	Manutenção de trechos rodoviários.	31.935.673	99.753.223	215.083
TO	DNIT	Construção de ponte sobre o rio Araguaia no município de Xambioá na BR-153.	-	76.608.024	-
TO	DNIT	Construção de travessia urbana no município de Miranorte, na BR-153.	32.000.000	26.573.408	-
TO	DNIT	Construção de trecho rodoviário Peixe - Paranã – Taguatinga, na BR-242.	43.100.662	17.880.015	4.031.287
TO	DNIT	Construção da ferrovia Norte-Sul, trecho Aguiarnópolis – Palmas.	19.048.000	9.863.283	1.572.949

TO	DNIT	Adequação de travessia urbana no município de Colinas do Tocantins na BR-153.	20.900.000	7.660.802	-
TO	DNIT	Construção de travessia urbana no município de Guaraí na BR 153.	9.750.000	7.421.402	-
TO	DNIT	Construção da ferrovia norte-sul Aguiarnópolis – Palmas.	-	2.452.000	-
TO	SUBTOTAL		156.734.335	330.677.953	5.819.319
TOTAL			2.816.631.054	3.123.738.034	45.242.537

(*) Data de atualização dos dados LOA 2011: 31/12/2011 (Informação SIGABRASIL).

Data de coleta dos dados: 26/07/2012

Fonte: Siga Brasil/Senado Federal (SIAFI/SIOP/SELOR)

Elaborado pelo autor.