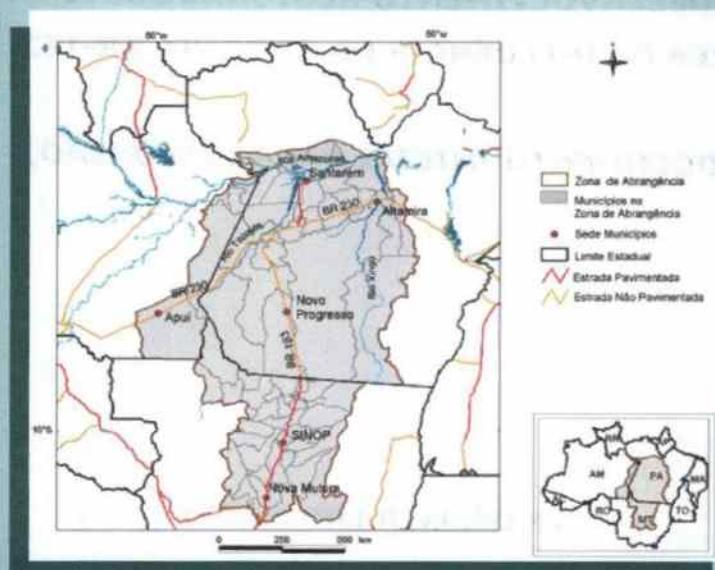


Grupo de Trabalho Interministerial

Decreto de 15 de março de 2004

Coordenação da Casa Civil da Presidência da República

Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Área de Influência da BR-163



Oficina de Consulta à Sociedade Local

Julho de 2004

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL	
Data	___/___/___
Cod.	4238

**PLANO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL SUSTENTÁVEL DA
ÁREA DE INFLUÊNCIA DA RODOVIA BR-163.**

(DOCUMENTO INICIAL PARA DISCUSSÃO)

BRASÍLIA, JULHO DE 2004

GRUPO DE TRABALHO INTERMINISTERIAL DA BR-163

CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (COORDENAÇÃO)

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL (MI)

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA)

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO (MP)

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (MT)

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO (MDA)

**MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO
EXTERIOR (MDIC)**

MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA (MME)

MINISTÉRIO DAS CIDADES (MCid)

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (MJ)

MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS)

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO (MEC)

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (MDS)

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE)

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO (MAPA)

SUMÁRIO

RESUMO EXECUTIVO

APRESENTAÇÃO

I. INTRODUÇÃO

II. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO

III. DIAGNÓSTICO SÓCIO-ECONÔMICO E AMBIENTAL

IV. PLANO DA BR-163

1. Objetivos

2. Diretrizes

3. Ações Emergenciais a serem iniciadas no curto prazo

4. Modelo de Gestão do Plano

4.1 Arranjos Institucionais

4.2 Sistema de Monitoramento e Avaliação

4.3 Sistema de Informações (Observatório da Sustentabilidade)

ANEXOS

1. Municípios da Área de Influência da BR 163 (dados demográficos e sociais).

2. Cronograma de Preparação e Implementação do Plano BR-163

3. Matriz de Ações Emergenciais a serem iniciadas no curto prazo

LISTA DE SIGLAS

AI	Área de Influência da Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163)
AM	Estado do Amazonas
ARPA	Projeto de Áreas Protegidas
BASA	Banco da Amazônia S.A.
CC	Casa Civil da Presidência da República
FETAGRI	Federação dos Trabalhadores na Agricultura
FNO	Fundo Constitucional do Norte
FLONA	Floresta Nacional
FVPP	Fundação Viver, Produzir e Preservar
FUNAI	Fundação Nacional de Amparo ao Índio
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICV	Instituto Centro de Vida
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IMAZON	Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
ISA	Instituto Socioambiental
ISPN	Instituto Sociedade, População e Natureza
IPAM	Instituto de Pesquisas Ambientais da Amazônia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
GTA	Grupo de Trabalho Amazônico
MC	Ministérios das Cidades
MCT	Ministério de Ciência e Tecnologia
MT	Ministério dos Transportes
MI	Ministério da Integração Nacional
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MDS	Ministério do Desenvolvimento Social
MPEG	Museu Paraense Emílio Goeldi
MS	Ministério da Saúde
MT	Mato Grosso
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
MJ	Ministério da Justiça
MEC	Ministério da Educação
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PA	Pará
PAS	Plano Amazônia Sustentável
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RESEX	Reserva Extrativista
WWF	Fundo Mundial para a Natureza

APRESENTAÇÃO

O Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável da Área de Influência da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) (referido nesse documento como Plano BR-163 Sustentável) é uma iniciativa pioneira do Governo Federal no planejamento do desenvolvimento da Amazônia. O Plano BR-163 Sustentável está sendo elaborado em parceria com os Governos dos Estados do Mato Grosso, Pará e Amazonas; prefeituras; entidades empresariais e dos trabalhadores e organizações da sociedade civil. O objetivo é elaborar e implementar um plano de desenvolvimento sustentável, baseado num conjunto de políticas públicas estruturantes, com destaque para a pavimentação da BR-163, buscando a inclusão social e a conservação dos recursos naturais.

A Rodovia Cuiabá-Santarém atravessa uma das áreas mais importantes da Amazônia em potencial econômico, diversidade social, biológica e riquezas naturais. Nela estão representados os biomas do cerrado e da floresta amazônica, um vasto estoque de biodiversidade e três imensas bacias hidrográficas (Teles Pires/Tapajós, Xingu e Amazonas). A área é dotada de riquezas naturais abundantes, das quais dependem populações tradicionais, urbanas, agricultores familiares e mais de 30 povos indígenas. De outro lado, abriga, em especial no Centro-Norte do Mato Grosso, um dos pólos agrícolas mais produtivos do País, com destaque para a produção de soja.

O estado precário da rodovia Cuiabá-Santarém tem prejudicado tanto o setor do agro-negócio como também as populações locais em geral. Por essa razão, sua pavimentação tem sido insistentemente reclamada por setores produtivos e populações que vivem em sua área de influência e que dela necessitam para o escoamento dos seus produtos e para o atendimento de suas demandas de assistência básica, reivindicação antiga e nunca cumprida.

Não obstante seus potenciais benefícios sociais e econômicos, a grande envergadura da obra de pavimentação da BR-163, com investimento superior a 1 bilhão de reais, e com potencial de afetar uma imensa área (974 mil km²) levanta preocupações quanto aos possíveis impactos sócio-ambientais, como a aceleração das migrações desordenadas, grilagem e ocupação ilegal de terras públicas, concentração fundiária, desmatamento, aumento da criminalidade e precarização das condições de saúde pública. Tudo isso agravado pela presença ainda insuficiente do poder público na região. De fato, a mera expectativa de conclusão da pavimentação da Cuiabá-Santarém tem contribuído para a aceleração de processos de ocupação desordenada do território e de exploração predatória dos recursos naturais.

Por essa razão, o Plano BR-163 Sustentável tem como diretrizes fundamentais à ampliação da presença do Estado e o estabelecimento do pleno Estado de Direito na área de influência da BR-163. Nesse sentido, deverão ser realizadas ações prévias e concomitantes à implementação do Plano nas áreas de ordenamento territorial, gestão ambiental, fomento a atividades produtivas sustentáveis, inclusão social e infraestrutura observando a diversidade sócio-econômica e ambiental.

O Plano BR-163 Sustentável constitui-se na primeira experiência apoiada nas bases do Plano Amazônia Sustentável (PAS), e possui estreita relação com o planejamento de obras de infra-estrutura para a Amazônia previstas no Plano Plurianual (PPA) 2004-2007, assim como com o Plano de Ação para a Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal.

O PAS tem como objetivo maior implementar de forma participativa, ou seja, com o engajamento dos governos estaduais, prefeituras e organizações da sociedade civil, um novo modelo de desenvolvimento na Amazônia brasileira, pautado na valorização das potencialidades de seu enorme patrimônio natural e sócio-cultural, voltado para a geração de emprego e renda, a redução das desigualdades sociais, a viabilização das atividades econômicas dinâmicas e inovadoras com inserção em mercados regionais, nacionais e internacionais e o uso sustentável dos recursos naturais com a manutenção do equilíbrio ecológico.

O PAS supera a falsa dicotomia entre “desenvolvimento” e “ambientalismo”, que empobrece o debate, reduz o leque de soluções possíveis para os problemas da região e cria cisões que reduzem o grau possível de convergência em torno do desenvolvimento sustentável da Amazônia. Para isso, o PAS inova por se estruturar sua estratégia de implementação em torno de 3 linhas básicas: i) uma **regionalização**, que diferencia as sub-regiões em função de suas características essenciais e resultam um espectro também diversos de prioridades; ii) a organização da ação do estado e da sociedade civil em torno de 5 eixos temáticos: **ordenamento territorial e gestão ambiental; produção sustentável com competitividade e inovação; inclusão social e cidadania; infra-estrutura para o desenvolvimento; e novo padrão de financiamento;** iii) uma estratégia de implementação que procura **mobilizar a sociedade civil, reduzir o grau de conflito** entre setores sociais e **promover consensos** que se traduzam em políticas públicas legítimas e participativas.

A elaboração do Plano BR-163 Sustentável está a cargo do Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) instituído por Decreto em 15 de março de 2004, com o objetivo

de articular as ações das diferentes áreas do Governo Federal. O GTI é formado por 14 ministérios sob a coordenação da Casa Civil. O planejamento desse Plano tem sido acompanhado por um processo de mobilização social e diálogo com organizações da sociedade civil e do setor privado.

Nesse sentido, essa versão preliminar do Plano BR-163 Sustentável será amplamente discutida com todos os segmentos interessados durante o mês de julho de 2004 em seis cidades, representando as sub-áreas identificadas na sua área de influência: Sorriso e Guarantã do Norte (Mato Grosso); Altamira, Novo Progresso e Santarém (Pará) e Apuí (Amazonas). A versão consolidada deverá estar pronta em outubro de 2004. As ações previstas para o plano (alguns de caráter emergencial) terão início ainda em 2004, antes, portanto, do asfaltamento da BR-163, previsto para meados de 2005.

I. INTRODUÇÃO

A rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) foi aberta no início da década de setenta, com a finalidade de ligar a Região Centro-Oeste ao porto de Santarém. Essa obra foi realizada no contexto dos vultosos investimentos do Governo Militar em infra-estrutura relacionados aos objetivos de integração nacional, de expansão da fronteira agrícola e de exploração dos imensos recursos naturais da Região Amazônica. A justificativa original para a abertura da rodovia incluía a expansão da colonização agropecuária no lado do Mato Grosso e a ocupação do "grande vazio demográfico" entre os rios Xingu e Tapajós no lado paraense. Além disso, havia a expectativa de aproveitamento econômico dos ricos depósitos minerais (em especial, ouro) existentes na região de Itaituba (Pará).

Da extensão total da rodovia Cuiabá-Santarém (1.765 km), apenas o trecho matogrossense compreendido entre Cuiabá e Guarantã do Norte (714 km) e parte do trecho paraense entre Santarém e Rurópolis (98 Km) foram pavimentados, enquanto a maior parte da estrada permaneceu sem pavimentação. Na década de noventa houve uma redução drástica na manutenção da rodovia, o que levou à degradação do leito da estrada e ao aumento da erosão nas suas margens.

Depois de três décadas de abandono, a percepção das vantagens de escoar a crescente produção agrícola do norte de Mato Grosso, através dos portos de Miritituba (próximo à Itaituba) ou Santarém, tornou o asfaltamento da BR-163 uma obra estratégica para o desenvolvimento regional. Estima-se uma expressiva redução nos custos de transporte da safra agrícola através dessa via, em comparação com as principais rotas atualmente utilizadas, ou seja, os portos de Paranaguá (PR) e Santos (SP). A obra serviria também para escoar produtos eletro-eletrônicos da Zona Franca de Manaus, carne, madeira e, em menor proporção, produtos agro-florestais destinados ao mercado do Centro-Sul do País. A pavimentação da BR-163 é também defendida pelos movimentos sociais na expectativa de que a obra dinamize a economia local de municípios com graves problemas sociais, escassez de emprego, serviços sociais precários e infra-estrutura incipiente. No entanto, esses movimentos sociais, em parceria com ONGs, reivindicam, em caráter prioritário, o combate à violência e à grilagem de áreas públicas, assim como a alocação de recursos financeiros no apoio a agricultura familiar e as populações tradicionais

Nesse sentido, há preocupações quanto ao aumento do desflorestamento e a exploração predatória dos recursos florestais derivado desse asfaltamento, num contexto de ausência de políticas públicas coerentes para o desenvolvimento

sustentável, como historicamente têm ocorrido na abertura e pavimentação de estradas na Amazônia. De fato, a grande maioria do desflorestamento na Amazônia concentra-se nas margens das rodovias (Alves 1999). Esse padrão de abertura de estradas tem contribuído também para a ocupação desordenada do território com aumento conflitos fundiários e violência no campo.

Para evitar a repetição de ciclo “estrada – desflorestamento”, o Plano BR-163 Sustentável está baseado na premissa de que é possível conciliar os interesses de desenvolvimento regional com a conservação e uso sustentável dos recursos naturais. Para isso, é necessário que o asfaltamento da rodovia seja inserido em um plano mais amplo, o qual inclui o ordenamento do território, aumento da presença do Estado, inclusão social, melhoria dos serviços públicos e fomento as atividades de uso sustentável.

II. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO

A metodologia de elaboração e implementação do Plano BR-163 Sustentável deverá envolver as seguintes etapas principais:

- i. elaboração de um documento inicial para discussão, a partir das discussões no âmbito do GTI e das contribuições advindas de diversas esferas (governos estaduais, fóruns da sociedade civil, etc), compreendendo diagnóstico social, ambiental e econômico da Área de Influência da BR-163, objetivos, diretrizes, modelos de gestão e ações emergenciais;
- ii. realização de um amplo processo participativo, através da realização de consultas públicas, com o objetivo de acolher propostas e sugestões dos diversos segmentos sociais e instâncias interessadas (governos estaduais, prefeituras, entidades representativas do empresariado e dos trabalhadores, da sociedade civil, etc), buscando, através do diálogo e da negociação, a costura de acordos socialmente legitimados;
- iii. elaboração da proposta final do Plano BR-163 Sustentável (com a incorporação das discussões advindas das consultas públicas) a ser realizado por sub-grupos de trabalho; e
- iv. implementação propriamente dita do Plano, incluindo um sistema de monitoramento e avaliação de forma permanente.

III. DIAGNÓSTICO SÓCIO-ECONÔMICO E AMBIENTAL

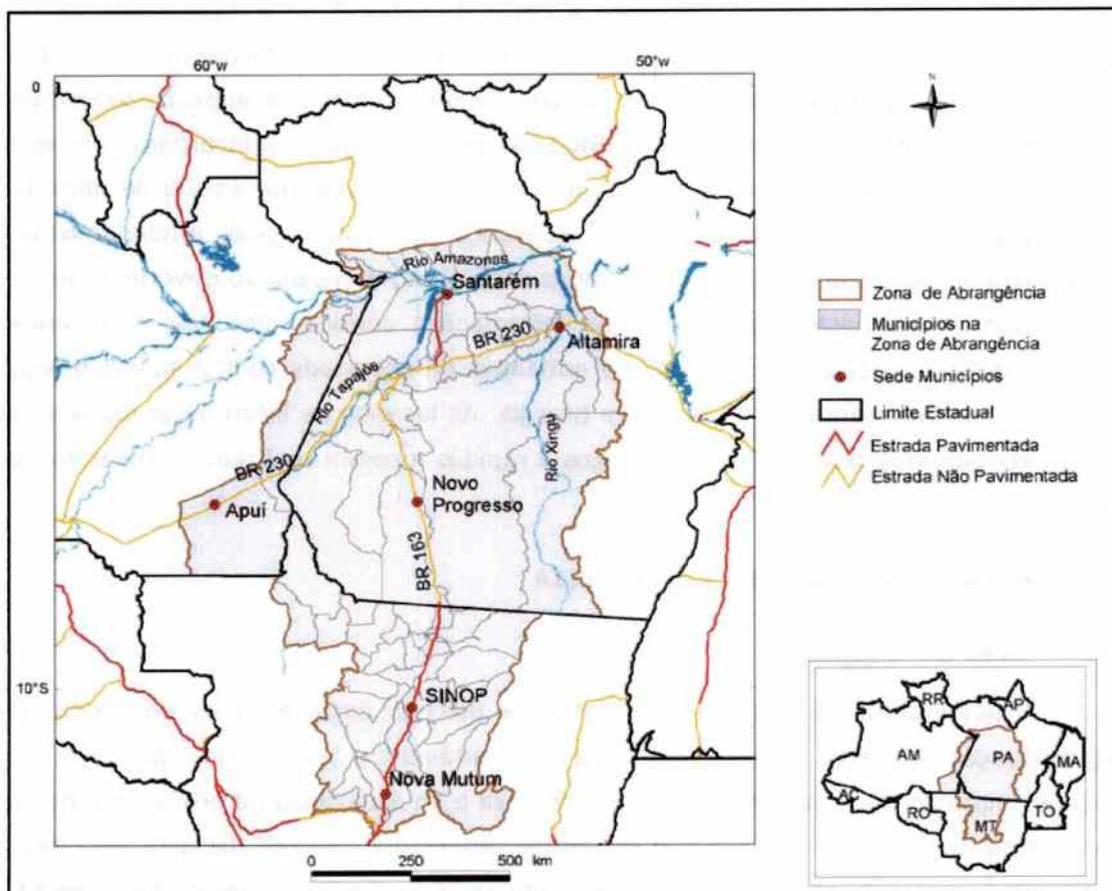
O diagnóstico inicial foi elaborado a partir da compilação e análise dos dados secundários disponíveis; da sistematização das informações e propostas apresentadas pelos ministérios e órgãos integrantes do GTI; e do relatório de impacto ambiental (EIA-RIMA) sobre a pavimentação da BR-163. Esse diagnóstico incorpora também dados e análises apresentadas na oficina de nivelamento realizada em 05 de abril de 2004 (Brasília), o qual contou com a presença de organizações ambientalistas, instituições de pesquisa (não-governamentais e públicas) e órgãos do governo federal. Além disso, o diagnóstico aproveitou as informações contidas nos seis seminários sobre a BR-163 organizadas por ONGs e entidades da sociedade civil, a saber: Sinop, Altamira, Itaituba, Santarém (2 vezes) e Brasília. As lacunas de informação existentes devem ser supridas com estudos específicos e rápidos a serem realizadas até setembro de 2004.

1 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

1.1 Área de Influência

A delimitação da área de influência da BR-163 considerou os conceitos de regionalização do PAS (Plano Amazônia Sustentável) e da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). A área do Pará e do Amazonas na órbita da rodovia corresponde em grande parte à sub-região da "Amazônia Central" definida pelo PAS, enquanto a porção do Mato Grosso corresponde ao "Arco do Povoamento" (**Figura 1**). Essa área de influência tem o seguinte contorno: municípios do centro-norte de Mato Grosso (limite sul), municípios da margem esquerda do rio Amazonas (limite norte), municípios da Bacia do Xingu (limite leste) e municípios fronteiriços do Estado do Amazonas com o Pará (limite oeste). São 65 municípios, sendo 32 do Mato Grosso, 28 do Pará e 5 do Amazonas. A área total soma 974 mil km². Desse total, mais da metade da área de influência situa-se no Pará, enquanto cerca de um terço encontra-se no Mato Grosso e apenas 15% no Amazonas.

Figura 1: Área de Influência da BR 163.



Fonte: Ministério da Integração Nacional (MI)

1.2 Sub-Regiões da BR-163

Analisando-se o processo de ocupação e as características sócio-econômicas da área de influência da BR-163, foi possível identificar seis sub-regiões distintas: a) Médio e Baixo Amazonas, de ocupação mais antiga e cuja cidade principal é Santarém (PA); b) Área da Transamazônica Oriental (Baixo e Médio Xingu), de colonização mais recente, tendo como núcleo principal a cidade de Altamira (PA); c) Área da Transamazônica Ocidental, de escasso povoamento, com núcleos principais em Apuí (AM) e Jacareacanga (PA); d) Sudoeste do Pará, sub-região de ocupação muito recente e que tem como principal núcleo a cidade de Novo Progresso (PA); e) Extremo Norte do Mato Grosso, de colonização também muito recente, tendo como principais pólos Guarantã do Norte e Alta Floresta; e f) Centro-Norte do Mato Grosso, de ocupação

recente mas já bastante consolidada, e cujos centros principais são Sinop, Sorriso e Lucas do Rio Verde.

2. CARACTERÍSTICAS FISIAGRÁFICAS

A área de influência da BR-163 está inserida principalmente no bioma Amazônia e, menor proporção, no Cerrado. No bioma Amazônia, os fatores biofísicos (chuvas, solos e relevo) propiciam a ocorrência de uma floresta exuberante com maior aptidão para uso sustentável dos recursos florestais e conservação da biodiversidade. As áreas com potencial agrícola (especialmente, grãos) ocorrem principalmente nas áreas mais planas e com duração mais definida do período seco. Segue uma apresentação sumária das características fisiográficas da área.

2.1 Vegetação

Em 2003, a área de influência era amplamente coberta por florestas (73%); cerrados e outras formas de vegetação não-florestal ocupavam cerca de 14%; enquanto as áreas desflorestadas representavam 13% (**Tabela 1 e Figura 2**).

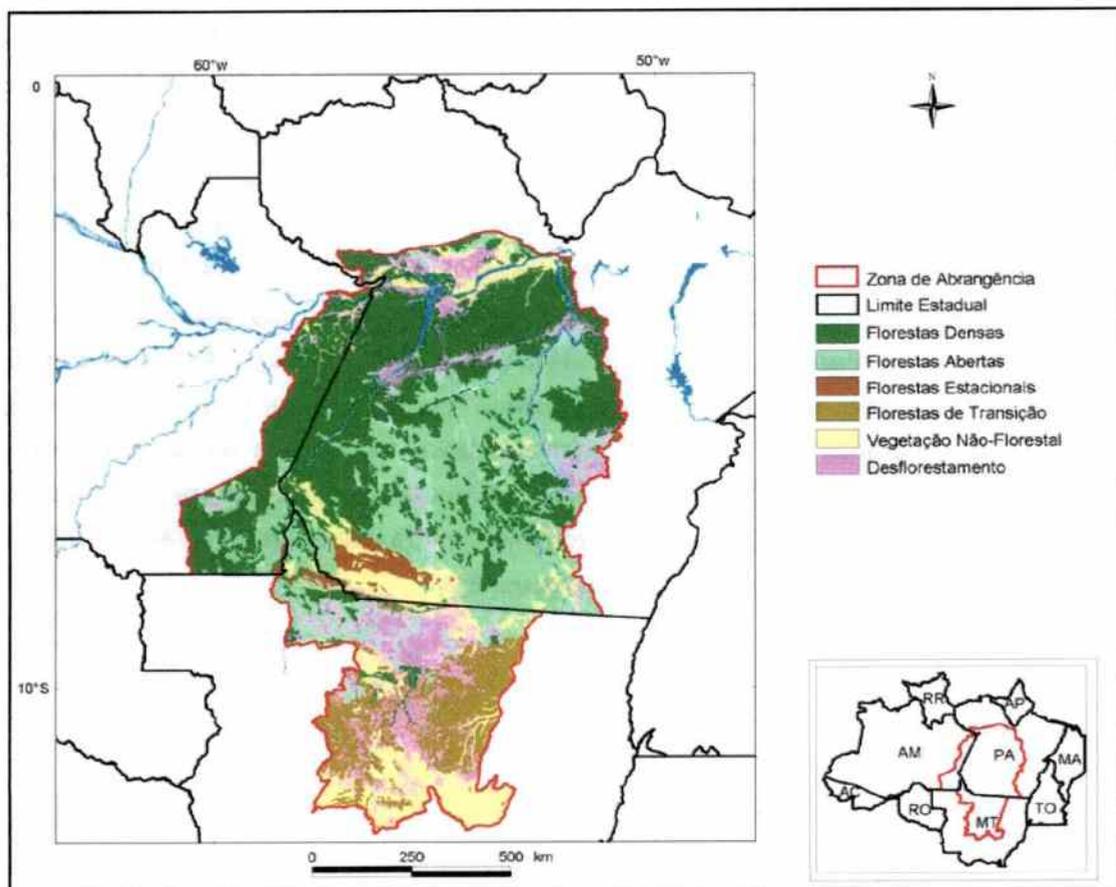
As florestas densas, de maior valor madeireiro, representavam 34% da área de abrangência e estavam situadas principalmente no oeste do Pará e leste do Amazonas. As florestas abertas (30%), com valor madeireiro intermediário, ocorriam no sul do Pará principalmente entre os interflúvios dos rios Xingu e Iriri. As florestas de transição (8%) ocorriam no Mato Grosso enquanto as florestas estacionais (2%) estavam restritas a manchas situadas na Serra do Cachimbo (Pará). A vegetação não florestal (14%) estava distribuída no Mato Grosso (cerrados) e na Serra do Cachimbo no Pará (campinaranas). O desflorestamento estava concentrado no norte do Mato Grosso; nas margens da BR 230 (Pará) entre os municípios de Altamira e Ruopólis; nos arredores de Santarém (Pará); nas proximidades da cidade de São Félix do Xingu e na margem esquerda do rio Amazonas (**Figura 2**).

Tabela 1: Cobertura Vegetal na Área de Influência da BR-163.

	Área (%)	Área (km ²)
Desflorestamento	13,1	127.257
Florestas Densas	33,7	328.874
Florestas Abertas	30,1	293.212
Florestas Estacionais	1,9	18.031
Florestas de Transição	7,7	74.727
Vegetação Não-Florestal	13,6	132.471
Total	100,0	974.572

Fonte: INPE 2003, e Imazon 2004.

Figura 2. Cobertura Vegetal na área de influência da BR-163 (Fonte: INPE)



Fonte: INPE, 2003 e Imazon, 2004

2.2 Hidrografia

A Área de Influência da BR-163 é caracterizada por uma densa rede hidrográfica, com farta disponibilidade de água. Toda ela está inserida na imensa Bacia Amazônica, sendo atravessada pelo rio Amazonas ao norte e por dois de seus principais afluentes de sua margem direita, o Tapajós e o Xingu.

2.3 Solos

A maioria dos solos no Pará e Amazonas são Oxisols e Ultisols, caracterizados por altos níveis de acidez e baixa fertilidade. Na serra do Cachimbo (Pará) os solos são arenosos, com pouca capacidade de retenção de água e nutrientes e, portanto, altamente vulneráveis a erosão. Os solos férteis e com boa drenagem (Afisols e Inceptisols) estão restrito a manchas isoladas no sul do Pará e nas proximidades de Altamira. Em geral, os solos do Mato Grosso são profundos e bem drenados, porém apresentam baixa fertilidade e acidez elevada.

2.4 Pluviosidade

A maior parte da área de Influência da BR-163 está situada na região de transição de chuva (mais de 1.800 mm/ano e menos de 2.200 mm/ano), a qual se caracteriza por chuvas abundantes e período seco curto, o que prejudica moderadamente a produção de grãos. O limite sul está inserido na chamada Amazônia "seca" (< 1.800 mm/ ano), que possui condições climáticas favoráveis a agricultura. As regiões Oeste do Pará e Sudeste do Amazonas estão situadas principalmente na faixa "úmida" (mais de 2.200 mm/ano) caracterizada por chuvas excessivas sem estação seca marcadamente definida, o que reduz dramaticamente a rentabilidade da agricultura (em especial de grãos).

2.5 Relevo

Na porção mais meridional da Área de Influência o relevo é formado pelo planalto e chapada dos Parecis. Esse tipo de relevo é favorável à mecanização agrícola. No norte do Mato Grosso e boa parte do Oeste do Pará predomina a depressão Sul Amazônica intercaladas com os Planaltos Residuais Sul Amazônicos (altitudes 200 metros até 350 metros). Nas proximidades de Santarém surgem os planaltos da Amazônia Oriental. No lado paraense, a serra do Cachimbo apresenta as maiores cotas altimétricas (até 700metros). Essa condição de relevo mais acidentado no lado

paraense é um obstáculo a expansão dos grãos na região, ao mesmo tempo em que contribui para atividades florestais e conservação da biodiversidade.

3. SITUAÇÃO DEMOGRÁFICA

A população total da Área de Influência da BR-163 em 2000 era de 1.744.097 habitantes, dos quais a ampla maioria (61%) situava-se no Pará, ficando o Mato Grosso com 29% e o Amazonas com apenas 10% (**Tabela 2**). A densidade demográfica encontrada na área é muito baixa, de somente 1,79 habitante por Km², muito inferior à média brasileira, de de 20 hab/Km² e mesmo inferior à verificada na Amazônia Legal, de 4,2 hab/Km²). A população de todos os municípios que formam a Área de Influência estão no **Anexo 1**.

Tabela 2. População na Área de Influência da BR-163 em 2000.

Estado	Total	Urbana	Rural
Pará	1.066.796	563.569	503.227
Mato Grosso	497.384	354.728	142.656
Amazonas	179.917	99.694	80.223
Total	1.744.097	1.017.991	726.106

Fonte: Censo Demográfico 2000.

A estrutura etária é marcadamente jovem. A forma da pirâmide, com ampliação nas faixas 20 a 29 e 30 a 39 anos, é típica de áreas de imigração. Os fluxos migratórios registram na área um saldo médio positivo, conseqüência do fato de ser uma região de fronteira agrícola. A proporção de residentes não naturais é mais significativa nos municípios do norte de Mato Grosso, Novo Progresso (Pará) e Apuí (Amazonas).

O crescimento populacional tem sido desigual na Área de Influência. No período de 1996 a 2000, a taxa média anual de crescimento no total da área foi de 2,71%, sendo de 5,14% no Amazonas, 4,07% no Mato Grosso e 1,73% no Pará.

Há também uma grande heterogeneidade na distribuição da população. A principal concentração está em Santarém e ao longo da calha do Amazonas. Uma concentração secundária ocorre ao longo da BR-230 entre Altamira e Itaituba, no Pará, e uma outra nos municípios matogrossenses situada às margens da BR-163, principalmente entre Sinop e Nova Mutum.

Quanto à taxa de urbanização da área, esta era de 58,4% em 2000, sendo mais acentuada no Mato Grosso (71,3%) e menor no Amazonas (55,4%) e no Pará

(52,8%). Tais percentuais são bastante inferiores à média nacional de 81% e mesmo à média encontrada na Amazônia Legal (67%).

A rede urbana revela-se bastante frágil, pois mesmo as principais cidades são de porte reduzido. Os principais contingentes urbanos, acima de 30 mil habitantes em 2000, são encontrados nos municípios paraenses de Santarém (186.518), Itaituba (64.447) e Altamira (62.265); nos municípios matogrossenses de Sinop (67.645), Alta Floresta (32.271) e Sorriso (31.370); e em Parintins (58.010) no Estado do Amazonas.

4. INFRA-ESTRUTURA

A área de influência da BR-163 possui infra-estrutura muito precária e com pouca conexão entre si, o que tem resultado em graves problemas sociais e atraso econômico. Essa precariedade resulta em favorecimento às atividades predatórias, ao mesmo tempo que inibe uma maior presença do Estado brasileiro na região.

4.1 Transportes

Rodovias. A malha rodoviária na Área de Influência da BR-163 é extremamente reduzida. Uma densidade maior é encontrada no Centro-norte de Mato Grosso, mas em sua maior parte constituída também por estradas sem cobertura asfáltica. A principal rodovia na área é a BR-163, atravessando toda a área no sentido sul-norte, com 1.765 km entre Cuiabá e Santarém. A rodovia está pavimentada desde Cuiabá até perto de Garantã do Norte, na proximidade da divisa do Mato Grosso com o Estado do Pará (714 km). No lado paraense, a rodovia tem uma extensão de 997 km, estando pavimentado apenas 98 Km entre Rurópolis e Santarém e um pequeno trecho de 29 Km entre Rurópolis e o entroncamento para Miritituba.

A outra rodovia importante na área é a BR-230, mais conhecida como Transamazônica. Esta rodovia corta a Área de Influência no sentido leste-oeste, entre Altamira e Apuí. A rodovia não-pavimentada apresenta condições precárias de tráfego, principalmente no período de chuvas. A travessia dos rios é feita através de pontes de madeira e, em alguns casos, por balsas, cujas rampas de acostamento são deficientes.

Levantamento realizado pelo Imazon revela que há cerca de 24 mil km de extensão de estradas endógenas (isto é, construídas pelos agentes econômicos locais sem envolvimento de recursos públicos), tendo sido a maioria dessas estradas abertas por madeireiros, de forma ilegal em áreas florestais da Amazônia, causando severos danos ambientais. Muitas dessas estradas foram abertas em terras públicas, o que facilita também a grilagem e a eclosão de conflitos violentos.

Hidrovias. A área é atravessada pela grande hidrovia do Amazonas-Solimões, que possibilita a navegação de embarcações de grande calado entre a sua foz (Belém e Macapá) até o porto peruano de Iquitos. O porto de Santarém é o terceiro mais importante dessa hidrovia (depois de Manaus e Itacoatiara)

A hidrovia Tapajós-Teles Pires pode vir a se constituir numa importante opção de escoamento da produção agrícola do Sudoeste do Pará e do norte do Mato Grosso, mas apresenta atualmente fortes restrições ao tráfego fluvial. O Tapajós tem 851 km de extensão desde a confluência dos rios Teles Pires e Juruena até sua foz, junto à cidade de Santarém, mas apenas o baixo Tapajós é navegável, numa extensão de cerca de 345 km, no trecho compreendido entre Santarém e São Luís do Tapajós. No médio e alto Tapajós há inúmeras corredeiras e afloramentos rochosos impedindo à navegação intercalados com trechos em boas condições navegabilidade (Ecoplan 2002).

Ferrovias. Não há ferrovias na área de influência da BR-163. Carajás (Pará) é o terminal ferroviário mais próximo, porém o acesso é difícil. De fato, o acesso via BR-230 (sentido oeste-leste) é feito em estradas precárias enquanto a rota pavimentada que parte do nordeste do Mato Grosso (BR-080) através do sudeste do Pará (PA-150) é longa (cerca de 1.200 km). O terminal de Carajás possibilita o transporte dos grãos produzidos no sul do Maranhão, Tocantins e sudeste do Pará até o porto de Itaqui em São Luis (MA), um dos mais importantes do País.

Transporte Aéreo. A área é servida basicamente pela aviação regional. Há aeroportos com razoável infra-estrutura para vôos regionais em Sinop, Alta Floresta, Itaituba, Altamira e São Félix do Xingu. O aeroporto mais bem equipado e também com maior fluxo de vôos, inclusive com grandes aeronaves, é o de Santarém, que possui vôos regulares para Belém e Manaus. As demais cidades têm conexões nas cidades de Cuiabá, Manaus e Belém.

4.2 Energia

O fornecimento de energia elétrica é ainda precário na maior parte da área de influência da BR-163. A Usina Hidroelétrica de Tucuruí fornece energia para os municípios da BR-230 de Altamira a Itaituba, mas os serviços estão concentrados apenas nas áreas urbanas. Santarém é abastecida pela energia da hidroelétrica de Curuá-Una. Os outros municípios paraenses da área de influência da BR-163 bem como os municípios do Amazonas possuem energia termoelétrica. No Mato Grosso, o serviço de distribuição de energia é melhor com a área rural sendo beneficiada

principalmente nos municípios situados ao sul da área de influência (entre Nova Mutum e Sinop). Há possibilidades de utilização do gás natural (provenientes de Urucum e da Bolívia) em usinas termelétricas.

5. SITUAÇÃO SOCIAL

A situação social na área de influência da BR-163 é heterogênea, embora no geral as condições possam ser classificadas sofríveis. Em geral, as condições sociais dos municípios do Mato Grosso são melhores se comparado aos municípios do Pará e Amazonas. As cidades apresentam problemas recorrentes tais como escassez de saneamento básico, insuficiência (as vezes, inexistência) dos serviços públicos, escassez de moradias planejadas e criminalidade elevada.

Trabalho. Na maioria dos municípios a parcela de assalariados com carteira de trabalho assinada é muito pequena, indicação do baixo dinamismo do setor privado na geração de emprego formal. Apenas cinco municípios do Mato Grosso (Sinop, Sorriso, Vera, Santa Carmem e Feliz Natal) estavam acima da média nacional. Além disso, os assalariados sem carteira e autônomos são bem superiores a média nacional. Isso pode ser explicado pela economia dominante na área da BR-163, onde prevalece a agricultura e o extrativismo.

Em síntese, o mercado de trabalho destes municípios apresenta-se ainda pouco estruturado, com baixo peso do setor privado na geração de emprego regulamentado e com forte presença de formas de inserção associadas à auto ocupação.

Educação. Na área de influência da BR-163, a proporção da população sem instrução é maior no Amazonas (38%), seguido pelo Pará (35%) e, menor, no Mato Grosso (27%). Entretanto, em termos regionais, a área de influência está em melhores condições do que a Pré-Amazônia (Maranhão) e a parte mais extrema da Amazônia Ocidental; onde o analfabetismo atinge de 40% a 70% da população.

Em relação ao número total de alunos matriculados no ensino fundamental (1ª a 8ª série) e médio (equivalente ao 2º grau), os três Estados apresentam uma performance bem similar. No Amazonas cerca de 35% da população total está matriculada nas redes públicas e privadas de ensino, enquanto no Pará a proporção é 34% e no Mato Grosso, de 33%.

Saúde. A oferta de serviços de saúde na Área de Influência é insuficiente. Não há dados sobre o número de serviços de saúde e leitos efetivamente em condições de uso. Os serviços de saúde estão concentrados numa fatia pequena do território (nas principais cidades) significando que uma parte significativa da população,

principalmente na área rural, não tem acesso de fato a esses serviços. Como resultado desse quadro, dados recentes demonstram que a taxa de mortalidade infantil está entre as mais elevadas do país. Já a taxa de fecundidade, também das mais elevadas do país, evidenciam a falta de acesso a informações e aos métodos contraceptivos adequados.

O quadro epidemiológico revela a existência de elevados índices de morbimortalidade relacionados com os fatores ambientais, especialmente com as precárias condições de saneamento básico. A baixa oferta e qualidade dos serviços de abastecimento d'água esgotamento sanitário, drenagem urbanaresíduos sólidos e as condições inadequadas de moradia têm forte associação com os elevados casos de doenças como diarreias, verminoses, hepatites, infecções cutâneas. Também fazem parte desse quadro sanitário doenças como malária, tuberculose, hepatite B, hanseníase, febre amarela, dengue e leishmaniose. Vale ressaltar que a diarreia é a doença que mais aflige a população e que as informações sobre a AIDS e outras doenças sexualmente transmissíveis são incipientes devido à precariedade dos sistemas de informação e registro.

Deve-se ainda destacar os problemas relacionados com hábitos, comportamentos, tensões, violência e problemas decorrentes de conflitos fundiários, trabalhistas e outros (alcoolismo, trabalho escravo, homicídios, etc).

Desenvolvimento Humano (IDH). A qualidade de vida dos habitantes dos municípios situados na área de influência, medida pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)¹, revela que apenas cinco municípios (todos do Mato Grosso) possuem IDH mais elevado sendo superior a 0,8 (a média nacional é 0,83). Esses municípios são os seguintes: Sorriso (0,823); Lucas do Rio Verde (0,817); Cláudia (0,813); Sinop (0,807) e Nova Mutum (0,801). Por outro lado, há 10 municípios com IDH inferior ou igual a 0,650 (um índice muito baixo), todos localizados no Pará e Amazonas. Os municípios de Prainha (0,621) e Faro (0,622) possuem os piores IDH da área de abrangência (**Ver Anexo 1**).

¹ O IDH é composto pela expectativa de vida; educação, expressa pela alfabetização de adultos e pela taxa de escolaridade (fundamental, médio e superior); e pela renda. O índice varia de 0 até 1.

6. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

Situação Fundiária. Uma análise do INCRA sobre o cadastro dos imóveis rurais em 25 municípios selecionados na BR 163, os quais totalizam aproximadamente 405 mil km² (42% da área de abrangência), revelou que cerca de 48% da área desses municípios (aproximadamente 194 mil km²) ainda não está cadastrada. Em geral, os municípios paraenses estão em situação bem mais crítica, em comparação com os do Mato Grosso. Os municípios paraenses de Placas e Itaituba, por exemplo, apresentam respectivamente 77% e 74% de suas terras ainda não cadastradas. Por outro lado, municípios de Mato Grosso como Lucas do Rio Verde e Nova Mutum, possuem respectivamente apenas 17% e 15% de suas terras ainda não cadastradas.

A grande maioria das áreas não protegidas, especialmente nos Pará e Amazonas, são terras devolutas. A mera expectativa do asfaltamento da BR-163 tem ocasionado uma onda de especulação e grilagem dessas terras com prejuízos ao patrimônio público e agravamento das tensões e violência no campo. Historicamente a "grilagem" tem se beneficiado dos seguintes fatores: (i) desmatamento, mesmo realizado em áreas públicas, é ainda considerado benfeitoria; (ii) fragilidades de processos discriminatórios e de averiguação da legitimidade de títulos; (iii) falta de supervisão dos cartórios de títulos e notas; iv) baixo preço da terra e elevado retorno às atividades econômicas predatórias; (v) interesses eleitorais que incentivam ocupações de terras por posseiros; e (vi) especulação relacionada com expectativas de desapropriações e/ou instalação de infra-estrutura. Frequentemente, a grilagem se relaciona a outros atos ilícitos, como o trabalho escravo e outras violações dos direitos humanos e trabalhistas, evasão de impostos, extração ilegal de madeira e lavagem de dinheiro do narcotráfico.

Áreas Protegidas. Há uma real sensibilidade entre o movimento social e ambiental e no âmbito dos governos federal e dos governos estaduais sobre a importância de se discutir a ampliação e consolidação de uma ampla rede de Áreas Protegidas na região da BR-163.

As áreas protegidas (Unidades de Conservação, e Áreas Militares e Terras Indígenas representam 27% da Área de Influência da BR-163. Desse total, as Terras Indígenas totalizam 197 mil km² (20% da área de abrangência) sendo que as principais unidades são as Terras Indígenas dos Kayapós, Baú e Menkragnoti no sul do Pará; Mundurucus (oeste do Pará); Apyterewa, Araweté e Trincheira-Bacajá (no centro sul do Pará); e as Terras Indígenas de Cachoeira Seca e Arara no rio Iriri (Pará) (Figura 3).

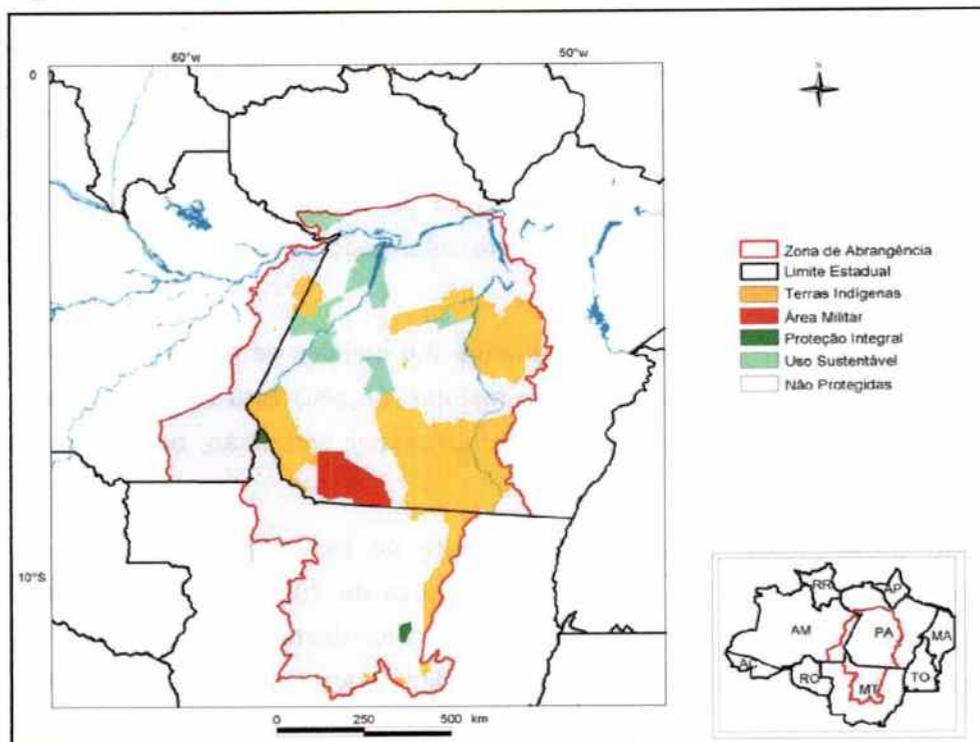
As Unidades de Conservação de Uso Sustentável somam 40,8 mil km² (4,2%). Nesse tipo de unidades de conservação é possível a utilização econômica desde que sob regime de manejo de recursos naturais sustentável. Nesse caso, as principais unidades são as Florestas Nacionais de Altamira (680 mil hectares), Itaituba I (220 mil hectares), Itaituba II (440 mil hectares), Tapajós (600 mil hectares) e Saraçá-Taquera (429 mil hectares); e a Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns (647 mil hectares). Por outro lado, as Unidades de Conservação de Proteção Integral destinadas a preservação (é permitido apenas pesquisa científica e ecoturismo) representam menos de 1% com destaque para o Parque Nacional da Amazônia. Por fim, a Base Militar do Cachimbo totaliza 2,3% (22,5 mil km²) (**Tabela 3 e Figura 3**).

Tabela 3: Áreas Protegidas na área de abrangência da BR 163

	Área (%)	Área (km ²)
Terra indígena	20,3%	197.916,3
Área militar	2,3%	22.538,6
Proteção Integral	0,3%	2.697,5
Uso sustentável	4,2%	40.869,5
Sem proteção	72,9%	710.550,1
Total	100,0%	974.572,0

Fonte: ISA

Figura 3: Áreas Protegidas na área de abrangência da BR 163



Fonte: ISA

Assentamentos de Reforma Agrária. Os assentamentos de reforma agrária representam aproximadamente 5% (52 mil km²) da área de abrangência da BR 163. Esses assentamentos estão concentrados no trecho paraense da BR 230 (entre Altamira e Itaituba), margem esquerda do Amazonas, município de Apuí (Amazonas) e, em menor proporção, no extremo norte do Mato Grosso.

7. ATIVIDADES ECONÔMICAS

A economia na Área de Influência da BR-163 está fortemente assentada no setor primário. As atividades predominantes são a agricultura (principalmente soja, milho, algodão e arroz) a pecuária bovina e a exploração madeireira. A indústria (em especial, madeireira e frigorífica) tem crescido nos últimos anos enquanto o comércio e o serviços estão concentrados nas principais cidades como Santarém, Altamira, Itaituba, Sinop e Sorriso.

Agricultura. Após quatro décadas de intensificação da ocupação humana, o padrão de uso do solo na área de influência da BR-163 possui as seguintes características: (i) as áreas de cultivo de soja no Mato Grosso e, em menor escala em Santarém, têm alto valor de uso e estão em franca expansão; (ii) a agricultura

familiar e os sistemas agroflorestais têm maior destaque na área da BR-230 (entre Altamira e Ruropólis); (iii) as populações tradicionais distribuem-se em toda a Área de Influência; iv) arroz e milho tem maior importância no extremo norte do Mato Grosso, onde a soja ainda não ocupou as terras agrícolas disponíveis; (v) a atividade madeireira está em expansão no Pará e em ligeiro declínio no Mato Grosso; e (vi) a pecuária ocupa extensas áreas, mas tem uma baixa produtividade, exceto entre os empreendimentos de capital mais intensivo (pasto reformado e melhoria genética do rebanho).

A área agrícola representa aproximadamente 2,8 milhões de hectares na área de influência da BR-163. Desse total, a grande maioria (86,6%) está no Mato Grosso enquanto o restante (12,8%) situa-se no Pará e, em menor proporção, no Amazonas (0,6%).

No Mato Grosso, essa produção se concentra no Centro-Norte (soja) e no extremo norte, com arroz e milho. Nesse estado, cerca de 70% da área agrícola é ocupada com o plantio de soja. Os municípios com maior destaque na produção de soja são Sorriso (28% do total) seguido de Diamantino, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde.

No Pará, os principais produtos agrícolas, expressos pela participação na área agrícola, são o milho (23%), a mandioca (21%) e arroz (20%). No lado paraense da BR 163, destacam-se os municípios de Santarém, Monte Alegre, Altamira e São Félix. A soja, por sua vez, tem uma participação ainda irrisória na área agrícola. No Amazonas, a área agrícola é muito reduzida, com apenas 16.8 mil hectares, dos quais um terço é destinado à mandioca. A soja não tinha área registrada nessa porção do Amazonas inserida na área de influência da BR-163.

Pecuária. A pecuária é atividade dominante na grande maioria dos municípios e também entre todos os segmentos de produtores rurais. As pastagens representam aproximadamente 11,5 milhões de hectares para um rebanho bovino de 8,8 milhões cabeças em 2000. O cenário ao longo da rodovia é amplamente dominado por pastagens cultivadas, especialmente no extremo norte do Mato Grosso e ao longo da BR 163 no lado paraense. A implantação das pastagens é por meio do sistema de corte e queima, precedido pela exploração madeireira predatória e, eventualmente, o plantio de arroz de sequeiro. A produtividade da pecuária é bastante variável ao longo da área da BR 163 com os sistemas mais intensivos (> 1 cabeça por hectare) e de melhor produtividade localizados no Mato Grosso e nas proximidades de Santarém, enquanto nas outras áreas predominam a pecuária extensiva (< 1 cabeça por hectare).

Diversos estudos têm demonstrado que a pecuária extensiva possui baixa lucratividade com uma taxa interna de retorno do investimento inferior a 8% (Schneider *et al.* 2002). Por outro lado, a pecuária intensiva (pecuária de corte em pastos reformados) consegue melhores taxas internas de retorno – em média 13% a 18% (Schneider *et al.* 2002, Margulis 2003). Essa pecuária é praticada por pecuaristas capitalizados na fronteira consolidada da Amazônia, o que inclui a porção matogrossense da Área de Influência da BR 163.

Pesca. A atividade pesqueira tem uma grande relevância na região, especialmente nas áreas ribeirinhas. A pesca é intensamente praticada na calha do rio Amazonas, ocupando boa parte da PEA local.

Madeira. As florestas da área da BR-163 possuem um vasto estoque de madeira, que se exploradas de forma manejada podem gerar uma economia florestal sustentável. Entretanto, a maioria da exploração madeireira praticada na área da BR-163, assim como no resto da Amazônia, é ainda largamente predatória. A perspectiva de regularização fundiária na região a partir do asfaltamento da BR-163 poderá criar as bases para a adoção do manejo florestal. De fato, especialistas têm indicado a definição da propriedade (pública e privada) como essencial para atividades de longo prazo de maturação como é o caso do manejo florestal.

Nos últimos anos, o interesse por manejo tem aumentado na região. Por exemplo, em Santarém produtores familiares estão adotando técnicas de manejo com bons resultados sociais e econômicos (Lima *et al.* 2003). Um número crescente de empresas madeireiras tem revelado interesse em adotar manejo florestal. Isso porque há novas oportunidades de mercado (melhores contrato de venda) para as empresas ambientalmente responsáveis tanto no mercado externo como no interno.

Em 2002 foram extraídos cerca de 10 milhões de m³ de madeira em tora na área de abrangência da BR-163, o que representou cerca de um terço da produção de madeira da Amazônia Legal. Desse total, os municípios do Mato Grosso contribuíram com 55% da produção; enquanto o Pará produziu 40% e o Amazonas apenas 5%. A receita bruta foi cerca US\$ 900 milhões para um total de 37 mil empregos diretos gerados pelo setor nas atividades de exploração, transporte e processamento industrial da madeira (Imazon 2003).

Outros Produtos Florestais. Os produtos florestais não-madeireiros (óleos, resinas, frutos, fármacos etc) têm participação restrita na economia da BR-163. Entretanto, esses produtos são importantes na subsistência das áreas com maior presença de populações tradicionais (por exemplo, margem do rio Amazonas). Esses

produtos também são vendidos em mercados locais (por exemplo, Santarém, Itaituba, Altamira, Porto de Moz) e regionais (Belém). Outros produtos florestais são utilizados localmente como material de construção, como no caso das palmeiras.

As populações tradicionais e indígenas da Amazônia produzem grande variedade de artesanato e peças de arte. Na medida em que aproveitam resíduos, os pequenos objetos de madeira vendidos localmente ou para turistas seguem a mesma lógica dos produtos não madeireiros. Observa-se que muitos produtos florestais não-madeireiros estão intimamente ligados à identidade regional ou a grupos específicos, com destaque para o artesanato indígena (PAS 2004).

Mineração. A corrida pelo ouro na área de influência da BR-163 teve o seu apogeu na década de oitenta. Naquele período, ocorreu um aumento real no preço do ouro aliado à descoberta de ricos depósitos de ouro em sedimentos (depósitos secundários). As duas principais áreas de produção foram a região do Crepori no município de Itaituba (Pará) e o extremo norte do Mato Grosso (municípios de Peixoto de Azevedo e Alta Floresta). Em 1990, somente em Itaituba, a produção de ouro atingiu 35 toneladas empregando diretamente 30 mil pessoas e gerando uma receita bruta de US\$ 400 milhões (Bezerra et al. 1996). Entretanto, a partir de meados dos anos noventa, a economia garimpeira entrou em declínio acentuado.

O município de Itaituba (Pará) está localizado sobre um arcabouço geológico rico. De fato, há estudos realizados mencionando outros recursos minerais como estanho, diamante, turmalina, topázio, ametista e outras gemas, gipsita e calcário. Em face do grande número de garimpos na região, o Ministério das Minas e Energia criou em 1983 a Reserva Garimpeira do Tapajós, com uma área de 28.745 km².

8. CONSIDERAÇÕES GERAIS

A Área de Influência da BR-163 atravessa um processo irreversível de ocupação deflagrada pela expectativa da pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém e pelas oportunidades econômicas que estão sendo e ainda serão geradas. O processo de ocupação em curso na área, mesmo anteriormente à pavimentação da rodovia, já tem gerado graves problemas sociais e ambientais. Com a pavimentação (não acompanhada de um plano de desenvolvimento regional), obviamente, a situação poderá se agravar ainda mais. A presença incipiente do Estado, a infra-estrutura precária e a escassez de áreas tituladas tem gerado uma grande corrida pela posse da terra e um aumento da violência no campo, em especial no oeste do Pará. De outro

lado, a região abriga grandes riquezas naturais e, na sua porção mais ao sul (Mato Grosso) há um setor agrícola dinâmico com enorme potencial.

A necessidade de pavimentação e recuperação da Cuiabá-Santarém cria oportunidades de negociação e formação de um pacto entre os atores para o estabelecimento de um novo modelo de desenvolvimento para a região. Esse modelo pressupõe o estabelecimento pleno do Estado de Direito, a conservação ampla de recursos naturais através da expansão de Unidades de Conservação e mesmo nas propriedades privadas, o respeito às populações tradicionais e os povos indígenas, e a edificação de uma economia diversificada incluindo o agronegócio, a agricultura familiar e o manejo florestal.

IV. PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL

1. Objetivo Geral

Implementar um novo modelo de desenvolvimento na área de influência da BR-163 com base na valorização do patrimônio sócio-cultural e natural, capaz de melhorar a qualidade de vida, viabilizar as atividades econômicas dinâmicas e inovadoras e o uso sustentável dos recursos naturais.

2. Objetivos Específicos

2.1 Promover a gestão democrática e sustentável do território através da:

- Regularização fundiária;
- Combate à ocupação ilegal de terras públicas;
- Viabilização de modelos alternativos de reforma agrária;
- Criação e consolidação de unidades de conservação e terras indígenas;
- Aprimoramento do monitoramento e controle ambiental;
- Oferta de serviços essenciais nos núcleos urbanos; e
- Fortalecimento de estratégias inovadoras de gestão comunitária dos recursos naturais.

2.2 Viabilizar a produção sustentável com inovação tecnológica através do:

- Aumento da segurança alimentar;
- Geração e distribuição de renda;
- Elaboração de um novo padrão de financiamento e assistência técnica;

- Aumento da competitividade nos mercados regional, nacional e internacional;
- Uso sustentável dos recursos naturais; e
- Valorização dos conhecimentos tradicionais sobre a biodiversidade.

2.3 Implementar e manter obras de infra-estrutura nos setores de transportes, energia, comunicações e saneamento básico através do:

- Planejamento integrado do setor de transporte com base no sistema multimodal (rodoviário, ferroviário, fluvial e aéreo);
- Fortalecimento da infra-estrutura de energia priorizando fontes renováveis e alternativas sustentáveis;
- Expansão dos serviços de telefonia, correios, rádios, televisão, etc; e
- Abastecimento e distribuição de água tratada e saneamento básico em núcleos urbanos e rurais.

2.4 Fortalecer a inclusão social e cidadania através da:

- Garantia de acesso da população às políticas universais de saúde, educação, segurança pública e previdência social;
- Elaboração e gestão das políticas públicas de forma transparente e com controle social;
- Incentivo a parcerias entre governos (federal, estadual, e municipal), setor privado e organizações da sociedade civil;
- Fortalecimento do sistema de cidades; e
- Geração de trabalho e renda.

3. Diretrizes

- Inserir a pavimentação da BR-163 num processo de planejamento estratégico para o desenvolvimento do território pactuado com os diferentes instâncias de governo (federal, estadual e municipal), setor produtivo e organizações da sociedade civil (ONGs e movimentos sociais) que considere a sustentabilidade sócio-econômica e ambiental;
- Ampliar a presença do Estado e fortalecer as suas instituições para garantir a aplicação efetiva das leis e a implantação de um Estado de Direito como condição fundamental para o desenvolvimento sustentável da área de influência da BR 163;

- Implementar um conjunto integrado de políticas públicas nos eixos temáticos de ordenamento territorial e gestão ambiental, fomento a atividades produtivas sustentáveis, inclusão social e infra-estrutura observando a diversidade sócio-econômica e ambiental da área de influência da BR 163;
- Promover a geração e distribuição de renda a partir da valorização do patrimônio natural e sócio-cultural, viabilizando atividades econômicas dinâmicas e inovadoras capazes reduzir as desigualdades sociais e garantir o uso sustentável dos recursos naturais;
- Fortalecer a inclusão social e a cidadania, promovendo o acesso da população local às políticas universais de educação, saúde, segurança pública e previdência social entre outras e por meio de processos participativos de elaboração e gestão das políticas públicas;
- Estimular à participação da sociedade no planejamento, implementação, monitoria e avaliação das políticas públicas aumentando a transparência e o controle social do Plano BR 163 Sustentável;
- Adequar as políticas de ordenamento territorial e desenvolvimento regional de acordo com os potenciais e limitações dos ecossistemas naturais que predominam na Área de Influência da BR 163 controlando a tendência de expansão desordenada da fronteira agropecuária nos cerrados do norte do Mato Grosso e nas florestas ao longo do eixo da BR-163;
- Promover a gestão descentralizada e compartilhada das políticas públicas, por meio de parcerias entre a União, estados e municípios e ao mesmo tempo garantir a atuação integrada entre instituições e programas do Governo Federal voltados para o desenvolvimento local e regional; e

4. Ações Emergenciais a serem iniciadas no curto prazo

Considerando as necessidades urgentes de se fortalecer o Estado de Direito, as condições de cidadania e outros interesses públicos na área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém, deve ser iniciado, durante a fase de preparação do Plano BR-163 Sustentável, um conjunto de ações prioritárias, envolvendo parcerias entre o Governo Federal, governos estaduais, prefeituras, setor privado e sociedade civil. De forma consistente com as diretrizes do Plano BR-163 Sustentável, essas ações prioritárias terão como enfoque o atendimento de demandas urgentes, nas áreas de ordenamento fundiário e resolução de conflitos sociais sobre o acesso aos recursos naturais, fortalecimento da segurança pública e da cidadania, fomento a atividades produtivas

sustentáveis e a prevenção e controle de crimes ambientais. Nesse sentido, se enquadram entre as medidas necessárias para antecipar e acompanhar a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém. Uma proposta inicial de ações prioritárias a serem iniciadas no curto prazo (a partir de julho de 2004) encontra-se no Anexo 02.

5. CONSIDERAÇÕES SOBRE O MODELO DE GESTÃO DO PLANO

5.1 Arranjos Institucionais

Os desafios de planejamento, execução, monitoramento e avaliação do Plano BR-163 Sustentável requerem uma definição de responsabilidades institucionais entre seus parceiros, ou seja: órgãos do Governo Federal, governos estaduais, prefeituras, organizações da sociedade civil e setor privado. Uma das características essenciais da estratégia de gestão do Plano será a criação e efetivação, em nível regional e local, de fóruns permanentes de diálogo e negociação entre o Governo Federal, governos estaduais, prefeituras, sociedade civil e setor privado, com responsabilidades para o planejamento, monitoramento e avaliação de suas ações. A seguir, apresentamos uma breve descrição das principais instâncias colegiadas de gestão do Plano e suas respectivas atribuições.

Grupo de Trabalho Interministerial: No dia 15 de março de 2004, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva criou por decreto um Grupo de Trabalho Interministerial com a finalidade de elaborar e coordenar a implementação do Plano de Desenvolvimento Sustentável para a Região de Influência da Rodovia BR-163. Esse Grupo de Trabalho é coordenado pela Casa Civil da Presidência da República e conta com a participação dos seguintes ministérios: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Ministério das Cidades (MC), Ministério da Defesa (MD), Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS), Ministério da Educação (MEC), Ministério da Integração Nacional (MI), Ministério da Justiça (MJ), Ministério do Meio Ambiente (MMA), Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPO), Ministério da Saúde (MS), Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), e Ministério dos Transportes (MT). A principal atribuição desse Grupo de Trabalho Interministerial é promover a cooperação entre órgãos do Governo Federal no planejamento, execução e monitoramento de ações de sua competência na área de influência BR-163. Esse grupo atua de forma articulada a outras instâncias afins do Governo Federal, a exemplo de um Grupo de Trabalho Interministerial responsável pelo Plano de Ação para a Prevenção e Controle do

Desmatamento na Amazônia Legal, e à coordenação do Plano Amazônia Sustentável (PAS).

Fórum Regional do Plano BR-163 Sustentável: Propõe-se a criação de um fórum (ou conselho) regional do Plano BR-163 Sustentável, contando com a participação de órgãos governamentais em diferentes níveis (federal, estadual, e municipal) e representantes da sociedade civil e do setor privado. Esse fórum terá como atribuições principais a apreciação da versão final do Plano BR-163 Sustentável, previsto para conclusão em outubro de 2004, de planos operativos anuais e de relatórios de monitoramento e avaliação, indicando os ajustes necessários na implementação do Plano. O fórum será presidido pela Casa Civil da Presidência da República, responsável pela Coordenação Executiva do Plano, em conjunto com representantes dos governos estaduais. Uma das atribuições da Casa Civil será garantir a estreita articulação do Fórum Regional com o Grupo de Trabalho Interministerial da BR-163 Sustentável. O Fórum Regional da BR-163 Sustentável deve contar com subgrupos (ou câmaras setoriais) responsáveis pelo planejamento operacional e monitoria de ações, conforme os principais eixos do Plano: Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental; Fomento a Atividades Sustentáveis; Inclusão Social e Cidadania; e Infra-estrutura para o Desenvolvimento.

Fóruns Locais do Plano BR-163 Sustentável: Considerando a diversidade sócio-cultural, econômica e ambiental da extensa área de abrangência da rodovia Cuiabá-Santarém, bem como a necessidade de garantir a participação ativa da sociedade na sua implementação, propõe-se a criação e efetivação de fóruns locais ou "microrregionais" como instâncias de gestão descentralizada do Plano BR-163 Sustentável. Tendo como referência os objetivos e diretrizes do Plano, os fóruns locais terão responsabilidades de planejamento operacional, visando a adequar suas ações às especificidades locais, em termos socio-culturais, econômicas e ambientais. Nesse sentido, um dos principais desafios desses fóruns será a integração entre programas voltados para o desenvolvimento local sustentável, como a Agenda 21 Local, Planos Diretores Municipais, zoneamento ecológico-econômico, GESTAR, PRONAF e PROAMBIENTE. Além disso, os fóruns locais terão responsabilidades diretas no monitoramento e avaliação do Plano.

Esses fóruns devem contar com a participação de representantes de prefeituras, governos estaduais, governo federal, sociedade civil e setor privado. A princípio, propõe-se a criação de fóruns locais nas seguintes microrregiões: Santarém, Altamira, Novo Progresso, Apuí, Garantá do Norte, Sorriso.

De forma semelhante ao fórum regional, os fóruns locais do Plano BR-163 Sustentável poderão contar com subgrupos (ou câmaras setoriais) responsáveis pelo planejamento operacional e monitoria de ações específicas, conforme os principais eixos do Plano: Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental; Fomento a Atividades Sustentáveis; Inclusão Social e Cidadania; e Infraestrutura para o Desenvolvimento. Esses fóruns serão estabelecidos por ocasião da consolidação do Plano BR-163 Sustentável.

5.2 Sistema de Monitoramento e Avaliação

A estruturação de um sistema de monitoramento e avaliação do Plano BR-163 Sustentável servirá para monitoramento da execução financeira, das atividades, dos resultados e, por último, e dos impactos em relação as objetivos e metas estabelecidas. Esse monitoramento servirão não apenas para avaliar o que foi feito, mas também identificar e analisar o que mudou a partir da execução de uma dada ação.

As informações geradas pelo monitoramento devem ser discutidas pelos vários atores institucionais através dos fóruns regionais e locais do Plano BR-163 Sustentável Além disso, o sistema de monitoramento e avaliação do Plano BR-163 Sustentável deve envolver a realização de avaliações independentes, realizadas periodicamente por consultores independentes, cujos resultados serão objeto de análise e deliberação por parte dos fóruns regional e locais, no intuito de introduzir ajustes necessários em seus objetivos e estratégia de implementação.

5.3 Observatório da Sustentabilidade

Como ferramenta inovadora da estratégia de gestão do Plano BR-163 Sustentável, propõe-se a estruturação de um sistema de informações, incluindo bases de dados georreferenciadas, sobre: (i) características biofísicas do território (solos, vegetação, hidrografia, unidades de paisagem, etc.); (ii) dinâmicas de ocupação territorial e utilização dos recursos naturais (situação fundiária, população, desmatamento e queimadas, atividades produtivas, etc.); (iii) indicadores de desenvolvimento sustentável, relacionados aos objetivos e metas do Plano BR-163 Sustentável, e iv) informações espacializadas sobre as atividades planejadas e indicadores de resultados do Plano.

O *Observatório da Sustentabilidade* deverá ser mantido por meio de uma rede de instituições governamentais e não-governamentais envolvidas no planejamento, execução e monitoramento do Plano BR-163 Sustentável. Um dos principais desafios do sistema será a sistematização e difusão dos seus produtos para os diversos públicos

de interesse. Nesse sentido, o sistema deve envolver a disponibilização de informações em formatos amigáveis a usuários em nível local, por meio da Internet, CD, documentos impressos, etc. A estruturação do sistema de informações deve ocorrer também em estreita articulação com as atividades de elaboração e execução dos instrumentos de ordenamento territorial, tais como o zoneamento ecológico-econômico (ZEE), os planos diretores municipais, os zoneamentos agrícolas, os zoneamentos industriais, etc.

VI. BIBLIOGRAFIA

- Arima, E. & Veríssimo, A. 2002. Brasil em Ação: Ameaças e Oportunidades Econômicas na Fronteira Amazônica. Imazon Série Amazônia No 19. Disponível em formato digital (dfd).
- Becker, Bertha. Versão Preliminar. A Rodovia Cuiabá-Santarém (BR163) como Instrumento de Desenvolvimento. 5 páginas. (dfd).
- Carta de Sinop. BR 163 Sustentável: Desafios e Sustentabilidade SocioAmbiental ao longo do Eixo Cuiabá-Santarém. Encontro de Sinop 18 a 20 de novembro 2003. 5 páginas. (dfd).
- GEOMA. Versão preliminar. Construção de Cenários Territoriais para Apoio à Tomada de Decisão. Versão 3.0 (10 de julho, 2003). 3 páginas. (dfd).
- IAG. 2003. Informações adicionais sobre regiões visitadas pelo IAG na missão de Julho-Agosto 2003. 4 páginas. (dfd).
- IBGE. Atlas do Censo Demográfico 2000. Rio de Janeiro.
- Instituto SocioAmbiental. 2003. Realização de Estudos Preliminares e Formulação de uma Proposta Técnica para Implantação de um Mosaico de Unidades de Conservação no Médio Xingu. Relatório Final de Atividades. 207 páginas + anexos. (dfd).
- GreenPeace. 2003. Pará Estado de Conflito: Uma Investigação sobre Grileiros, Madeireiros e Fronteiras Sem Lei no Estado do Pará. Relatório Greenpeace. (dfd).
- Leroy, Jean Pierre. 2003. Plataforma Brasileira de Direitos Humanos Econômicos, Sociais e Culturais (DhESC Brasil) Relatoria Nacional para o Direito Humano no Brasil, Relatório da Missão ao Pará. (dfd).
- Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. 2003. Plano de Ordenamento Territorial e Desenvolvimento Sustentável para a Região de Influência da BR-163 (Plano Cuiabá-Santarém Sustentável). Proposta de metodologia para a sua elaboração e implementação (Versão Preliminar, 23 dezembro, 2003). 23 páginas. (Dfd).
- Ministério dos Transportes – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes 2ª Unidade de Infra-Estrutura Terrestre – Pará-Amapá (DNIT). 2002. Relatório de Impacto Ambiental da Pavimentação da BR163/PA e BR230/PA. Ecoplan Engenharia. 73 páginas. (dfd).
- Ministério dos Transportes. 1999. Análise Ambiental Estratégica dos Eixos de Desenvolvimento da Amazônia. 80 páginas.
- SAWYER, Donald. 1969. Penetration roads and population growth: the case of the Belém-Brasília highway. Cambridge: Harvard College. (Tese)
- Scholz, Imme. Versão preliminar. Negotiating solution for local sustainable development and the prevention of deforestation: the role of cooperation among organized civil society and public actor in the Brazilian Amazon. 29 páginas. (dfd).
- Ministério do Desenvolvimento Agrário. Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), 2004. Cadastro Georreferenciado de Imóveis Rurais e Regularização Fundiária – Projeto BR 163/Cuiabá-Santarém, BR 230/Trairão-Rurópolis e Transposição do São Francisco. 18 páginas

ANEXO 1 : Municípios da Área de Influência da BR 163 - Dados demográficos e sociais.

Mato Grosso	População em 2000			Taxa anual méd. cresc. 96/2000	IDH
	Total	Urbana	Rural		
Alta Floresta	46.956	37.271	9.685	2,31	0,779
Aplacás	6.659	4472	2187	0,02	0,713
Carlinda	12.306	3079	9227	-5,35	0,700
Cláudia	10.247	7851	2396	0,15	0,813
Colíder	28.035	19406	8629	-0,34	0,750
Diamantino	18.457	14217	4240	4,65	0,788
Feliz Natal	6.765	5124	1641	15,87	0,748
Guarantã do Norte	27.264	19368	7896	3,01	0,757
Itaúba	8.542	4869	3673	1,41	0,740
Lucas do Rio Verde	19.322	16148	3174	11,18	0,817
Marcelândia	14.267	9099	5168	5,44	0,771
Matupá	12.141	8741	3400	1,68	0,753
Nova Canaã do Norte	11.506	4912	6594	1,82	0,702
Nova Guarita	5.631	1952	3679	-1,45	0,725
Nova Maringá	3.951	2622	1329	5,74	0,740
Nova Monte Verde	6.820	2197	4623	4,72	0,722
Nova Mutum	14.817	10375	4442	15,29	0,801
Nova Ubiratã	5.631	1634	3997	9,91	0,799

Novo Mundo	4.945	1886	3059	9,31	0,732
Paranaíta	10.240	5477	4763	5,77	0,718
Paranatinga	15.310	11088	4222	0,71	0,724
Peixoto de Azevedo	25.125	20163	5962	-2,77	0,719
Porto dos Gaúchos	5.665	3364	2301	-1,57	0,756
Santa Carmem	3.607	2156	1451	1,50	0,787
São José do Rio Claro	12.733	10945	1788	2,45	0,754
Sinop	74.761	67645	7116	8,32	0,807
Sorriso	35.397	31370	4027	8,68	0,823
Tabaporã	10.849	6221	4628	22,49	0,734
Tapurah	11.501	4195	7306	6,87	0,783
Terra Nova do Norte	13.678	5811	7867	-3,47	0,748
União do Sul	4.192	2767	1425	10,20	0,768
Vera	9.064	8303	761	5,93	0,772
TOTAL	497.384	354.728	142.656	4,07	

Pará	Total	Urbana	Rural	Taxa 96/2000	IDH
Alenquer	41.805	25.181	16.624	-0,93	0,672
Almeirim	33.941	18.897	15.044	-1,44	0,745
Altamira	77.355	62.265	15.090	-0,46	0,737
Anapu	9.265	3.111	6.154	-2,75	0,645
Aveiro	15.546	2.982	12.564	3,32	0,635
Belterra	14.567	5.101	9.466	8,83	0,647
Brasil Novo	17.077	4.367	12.710	5,11	0,674
Curuá	9.204	2.894	6.310	3,49	0,668
Faro	9.949	4.910	5.039	12,00	0,622
Itaituba	94.717	64.447	30.270	-0,75	0,703
Jacareacanga	24.074	5.677	18.397	7,14	0,652
Juruti	31.210	10.781	20.429	4,75	0,630
Medicilândia	21.423	6.744	14.679	-8,78	0,710
Monte Alegre	61.110	20.936	40.174	5,35	0,622
Novo Progresso	24.985	9.580	15.405	12,55	0,760
Óbidos	46.487	22.977	23.510	1,20	0,681
Oriximiná	48.308	29.171	19.137	3,56	0,717
Placas	13.349	3.507	9.842	6,62	0,690
Porto de Moz	22.460	9.079	13.381	-1,77	0,650
Prainha	27.288	7.146	20.142	6,16	0,621
Ruopólis	24.647	8.418	16.229	0,54	0,651
Santarém	262.672	186.518	76.154	1,99	0,745

São Félix do Xingu	34.516	12.500	22.016	-4,20	0,709
Senador José Porfírio	15.720	5.330	10.390	-1,48	0,638
Terra Santa	14.584	10.957	3.627	2,83	0,688
Trairão	14.281	3.033	11.248	18,45	0,651
Uruará	45.098	13.131	31.967	4,79	0,713
Vitória do Xingu	11.158	3.929	7.229	-3,36	0,665
Total	1.066.796	563.569	503.227	1,73	

Amazonas	Total	Urbana	Rural	Taxa 96/2000	IDH
Apuí	13.867	6.127	7.740	5,85	0,677
Barreirinha	22.349	9.234	13.115	3,85	0,645
Boa Vista dos Ramos	13.687	5.199	8.488	11,86	0,642
Maués	39.978	21.124	18.854	2,21	0,689
Parintins	90.036	58.010	32.026	5,90	0,696
Total	179.917	99.694	80.223	2,71	

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 2000.

ANEXO 2 . Ações Emergenciais na Área de Influência da BR-163

Ação Emergencial	Principal Responsável	Parceiros
<p>1. Fortalecimento da Segurança Pública e Cidadania</p>		
<p>1.1. Intensificação das ações de segurança pública e cidadania</p>	<p>MJ/DPF, Governo do Pará/Polícia Civil, PM e MDS</p>	<p>Ministério Público Federal/MPF Ministério Público Estadual/MPE MTE, CC/SIPAM</p>
<p>1.2 Fortalecimento dos Órgãos do Governo Federal com Atuação Local</p>	<p>MMA/IBAMA, MTE/DRT e MDA/INCRA</p>	<p>Poder Judiciário, MI/ADA, MJ/PF, MPF, MJ</p>
<p>2. Ordenamento Fundiário e Territorial</p>		
<p>2.1 Operações de fiscalização e implementação de medidas judiciais, visando ao combate à grilagem de terras públicas em áreas críticas;</p>	<p>MDA/INCRA</p>	<p>MJ/PF, MD, órgãos fundiários estaduais, ONGs</p>
<p>2.2. Supervisão de cartórios de registro de imóveis rurais, referente a práticas de reconhecimento de documentos fundiários irregulares;</p>	<p>MDA/INCRA</p>	<p>MJ, órgãos fundiários estaduais</p>
<p>2.3. Planejamento operacional e execução de ações preliminares de implantação do cadastro georreferenciado de propriedades rurais do MDA/INCRA na região da BR-163;</p>	<p>MDA/INCRA</p>	
<p>2.4. Criação de base de dados georreferenciados para sistematização de informações sobre o território (hidrografia, solos, vegetação, situação fundiária, estradas e rodovias, tendências de desmatamento e focos de calor, exploração madeireira);</p>	<p>CC/SIPAM e SDS/MMA</p>	<p>CC/SIPAM, ÓRGÃOS FUNDIÁRIOS ESTADUAIS, MPF MDA/INCRA, MMA/IBAMA, MT, IBGE, ONGs</p>
<p>2.5. Proteção de unidades de conservação e de terras indígenas</p>	<p>MMA/IBAMA</p>	<p>MDA/OEMA/Prefeituras</p>
<p>3. Monitoramento e Controle Ambiental</p>		
<p>3.1. Estruturação de sistema integrado de monitoramento de desmatamento, queimadas e exploração madeireira, possibilitando o acesso a dados atualizados entre órgãos públicos e entidades da sociedade (de forma articulada ao item 2.3)</p>	<p>CC/SIPAM</p>	<p>MMA/IBAMA, OEMAS, INPE, ONGs</p>

<p>3.2. Realização de ações prioritárias de fiscalização do desmatamento e exploração madeireira ilegal em áreas críticas de forma integrada ao combate à grilagem de terras públicas (item 2.1.)</p>	<p>MMA/IBAMA e MDA/ INCRA</p>	<p>MJ/PF, MD, OEMAs</p>
<p>3.3. Realização de ações prioritárias de proteção de unidades de conservação e terras indígenas, inclusive ações educativas com populações locais em áreas de entorno;</p>	<p>MMA/IBAMA; MJ/FUNAI</p>	<p>MJ/PF, OEMAs, Prefeituras, ONG</p>
<p>4. Fomento a Atividades Sustentáveis</p>		
<p>4.1. Identificação de Arranjos Produtivos Locais e outras oportunidades de geração de trabalho e renda na área de influência da BR 163</p>	<p>MDIC e MDS</p>	<p>Comitê Interministerial de APLs, MI/ADA, MMA, MTE, MDA e MAPA.</p>

ANEXO 3. Cronograma de Atividades (2004-2005)

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
ATIVIDADE / MÊS	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1. Elaboração e Implementação do Plano BR-163 Sustentável																								
A. Principais Etapas (vide texto)																								
1.1 Diagnóstico Sócio-Econômico e Ambiental	•	•	•	•	•	⇒																		
1.2 Elaboração de Documento Inicial		•	•	•	•	•																		
1.3 Realização de consultas públicas sobre as diretrizes do Plano BR-163 Sustentável							•																	
1.4 Detalhamento operacional do Plano BR-163 Sustentável							•	•	•	•														
1.5 Implementação do Plano											•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	⇒
B. Iniciativas complementares																								
1.6 Implementação de Fase Inicial de Ações Emergenciais			•	•	•	•	•	•	•	•	•													
1.7 Definição e implantação do modelo de gestão institucional							•	•	•	•														
1.8 Realização de ajustes na revisão anual do PPA						•	•	•	•															
1.9 Inclusão de ações do Plano BR-163 Sustentável no Orçamento da União de 2005 e 2006					•	•	•	•								•	•	•	•					
2. Licenciamento ambiental da obra de pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém																								
2.1 Audiências públicas sobre o EIA/RIMA							•																	
2.2 Concessão de Licença Prévia								•																
2.3 Elaboração de PBAs								•	•	•														
2.4 Análise de PBAs pelo IBAMA e IPHAN										•	•													
2.5 Concessão de Licença de Instalação													•											

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
ATIVIDADE / MÊS	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
3. Concessão da obra de pavimentação da BR-163																								
3.1 Estudos de Viabilidade				•	•	•	•	•																
3.2 Inclusão no PND		•																						
3.3. Projeto Executivo de engenharia	•	•	•	•	•	•	•	•																
3.4 Elaboração de edital de concessão									•	•	•													
3.5 Publicação de edital											•													
3.6 Processo licitatório da concessão											•	•	•	•										
3.7 Assinatura de contrato															•									
4. Mobilização/Início das Obras²																	•	•	•	•	•	•	•	•

² Previsão inicial. Conforme descrito no documento, o início das obras será vinculado ao cumprimento de ações e metas do Plano BR-163 Sustentável, consideradas fundamentais para antecipar (e servirem como "gatilho") para a pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém. As referidas ações e metas devem constar da Licença de Instalação concedida pelo IBAMA.