

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA

IPP156



DEPARTAMENTO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES DA BAHIA

**PROGRAMA DE RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO DE
RODOVIAS**

**FINANCIADOR: BANCO INTERNACIONAL DE
RECONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO – BIRD
(BANCO MUNDIAL)**

**DIRETRIZES PARA PROJETOS DE ATENDIMENTO
AOS POVOS INDÍGENAS AFETADOS POR
EMPREENDIMENTOS RODOVIÁRIOS**

Dezembro/2005

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO.....	2
2	INTRODUÇÃO.....	2
3	OBJETIVO.....	3
4	BASES LEGAIS	3
5	FUNDAMENTOS DO PLANO DE ATENDIMENTO	5
6	OBJETIVO.....	5
7	PROCEDIMENTOS	5
8	QUESTÃO FUNDIÁRIA	8
9	PLANO DE AÇÃO.....	8
10	MATRIZ INSTITUCIONAL.....	8
11	CRONOGRAMA DE TRABALHO	9
12	ORÇAMENTO	10
13	FONTE DE RECURSOS	10
14	MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO.....	10
15	BIBLIOGRAFIA.....	11
	ANEXO 1 - POVOS INDÍGENAS NO ESTADO DA BAHIA.....	12

0 APRESENTAÇÃO

A Constituição Federal determina que:

“São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens”.

O Departamento de Infra-estrutura de Transportes da Bahia – DERBA, ao implementar os empreendimentos rodoviários do Programa de Manutenção e Restauração, não deveria causar impactos negativos sobre os povos indígenas que estão localizados no Estado (ver Anexo 1). Entretanto, caso isto aconteça, o DERBA adotará, seguindo diretrizes estabelecidas pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT, para situações similares, as providências necessárias à:

“Manutenção, restauração da cultura ou melhoria (quando possível) da qualidade de vida das famílias afetadas, oferecendo a plena participação dos indígenas atingidos em todo o processo decisório a fim de garantir a defesa de seus direitos e anseios”.

Essas providências visam, segundo as diretrizes do DNIT, a manutenção da cultura e, por consequência, da integridade das terras indígenas, fator fundamental para a preservação da identidade das nações indígenas.

Essas diretrizes deverão instruir os estudos ambientais e de engenharia de rodovias, sob a responsabilidade do DERBA, situadas na área de influência de terras indígenas, sejam diretas ou delegadas, tendo em vista a redução dos impactos adversos ou, também, potencializar os impactos benéficos.

E, finalmente, vale ressaltar que na elaboração deste documento foi utilizada a estrutura (enquanto forma de apresentação), e o conteúdo (tais como: conceitos e procedimentos), do documento “Diretrizes para Projetos de Atendimento aos Povos Indígenas Afetados por Empreendimentos Rodoviários”, elaborado pelo DNIT.

0 INTRODUÇÃO

O presente documento apresenta as diretrizes básicas e os procedimentos adotados pelo DERBA – Departamento de Infra-estrutura de Transportes da Bahia, no trato das questões que envolvem os Povos Indígenas afetados pela implantação e operação de empreendimentos rodoviários no Estado da Bahia, sob a responsabilidade do DERBA, no âmbito do Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias, que prevê o financiamento de obras de restauração e manutenção de rodovias estaduais pavimentadas. A execução de tais obras envolve as atividades seguintes:

- *Conservação de rodovias pavimentadas:* serviços de reparos nos defeitos ocasionados na obra de arte corrente ou no pavimento, sendo de caráter corretivo e não preventivo, incluindo-se, entre outros, a limpeza dos dispositivos de drenagem da rodovia e faixa de domínio, tais como: “tapa buraco”, reparo no meio fio, limpeza da sarjeta, desobstrução de bueiros, roçada do entorno de obra de arte especial, roçada de placas, roçada da vegetação da faixa de domínio da rodovia, limpeza do acostamento, reparos na sinalização vertical e horizontal;

- *Manutenção de rodovias pavimentadas*: serviços de reparo dos defeitos ocasionados pelo desgaste natural, face ao uso ou à exposição às intempéries, onde se procura reabilitar as funções de trafegabilidade, em caráter preventivo, com intervenções singelas, de baixo custo, tais como a sinalização horizontal e a recuperação asfáltica; e
- *Restauração de rodovias pavimentadas*: serviços de reparos dos defeitos, reabilitação estrutural da rodovia, com aplicação de camadas de reforços ou revitalização da base, reabilitação de trechos em elevado estado de deterioração física dos pavimentos e das condições dos elementos situados dentro da faixa de domínio do corpo das estradas.

Tais atividades são restritas à faixa de domínio e aos sítios relacionados com as obras, incluindo caminhos de acesso, instalações de apoio, canteiros. Devido à localização destas atividades, não haverá, a princípio, impactos sobre povos indígenas. Agora, as obras a serem desenvolvidas pelo DERBA poderão afetar imóveis rurais, em sua grande maioria, e urbanos, nas proximidades das cidades que estão interligadas pelas rodovias. Essas obras, pela especificidade de suas localizações, requerem tratamentos específicos. Porém, o importante é que o fundamento dessa diretriz, conforme estabelecido pelo DNIT, é baseado no princípio da **manutenção, restauração da cultura ou melhoria (quando possível) da qualidade de vida das famílias afetadas, oferecendo a plena participação dos indígenas atingidos em todo o processo decisório afim de garantir a defesa de seus direitos e anseios.**

As diretrizes, aqui, propostas visam atenuar os impactos negativos gerados pela execução de um projeto rodoviário de manutenção e reabilitação, bem como potencializar os possíveis impactos positivos gerados à população indígena afetada, buscando respeitar a legislação indigenista já instituída no país.

0 OBJETIVO

Este documento, conforme as diretrizes do DNIT, visa “estabelecer o método e a rotina executiva a ser adotada nos projetos e nos estudos rodoviários situados na área de influência de terras indígenas”.

Assim, a efetiva participação assegura o direito aos indígenas de colocarem os seus anseios e reivindicações e que serão atendidas, no que for pertinente, conforme as competências e atribuições do DERBA, definidas em lei.

Os procedimentos apresentados têm como objetivo eliminar, e, não sendo possível, mitigar impactos previstos para os povos indígenas situados em terras inseridas ou próximas da área de influência de uma rodovia, sobretudo aquelas localizadas na faixa de domínio. Estabelece ainda o roteiro a ser seguido, além da participação dos diversos segmentos envolvidos na questão.

0 BASES LEGAIS

A Constituição Federal determina que são reconhecidos a organização social, costumes, línguas, crenças e tradições dos índios, além dos direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

A Fundação Nacional do Índio (FUNAI) é o órgão do governo brasileiro que estabelece e executa a Política Indigenista no Brasil. Na prática, significa que compete à FUNAI demarcar, assegurar e proteger as terras e os interesses indígenas, bem como estimular o desenvolvimento de levantamentos e estudos sobre estes povos.

A FUNAI tem, ainda, a responsabilidade de defender as Comunidades Indígenas, de despertar o interesse da sociedade nacional pelos índios e suas causas, gerir o seu patrimônio e fiscalizar as suas terras, impedindo as ações predatórias e quaisquer outras que ocorram dentro de seus limites e que representem um risco à vida e à preservação desses povos.

A Terra Indígena é considerada uma área oficialmente reconhecida, seja ela ou não regularizada, desde que tradicionalmente ocupadas pelas populações indígenas. A FUNAI é órgão único e insubstituível, autorizado a defender os direitos dos índios, segundo o arcabouço legal em vigor, sendo proibida qualquer atividade nessas áreas e/ou aproximação com os povos indígenas, sem sua autorização e presença.

O Ministério Público tem sua participação assegurada nas questões dos Povos Indígenas, enquanto órgão responsável pela defesa de seus direitos e interesses.

Vale ressaltar que, na ausência de normas que definam o limite da área de influência do empreendimento rodoviário, os órgãos federais, Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA e a Fundação Nacional do Índio – FUNAI, têm utilizado os parâmetros do Decreto nº 99.274, de 06/06/90, que trata das Unidades de Conservação. O art. 27 diz que:

“Nas áreas circundantes das Unidades de Conservação, num raio de dez quilômetros, qualquer atividade que possa afetar a biota ficará subordinada às normas editadas pelo CONAMA”.

Desse modo, os empreendimentos rodoviários que estão situados em distância de até 10 km de Terras Indígenas também serão submetidos, obrigatoriamente, ao exame e aprovação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, conforme Resolução CONAMA nº 237, de 19/12/97, que determina no art 40:

“Compete ao Instituto brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, órgão executor do SISNAMA, o licenciamento ambiental, a que se refere o artigo 10 da Lei nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981, de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional, a saber”:

“localizadas ou desenvolvidas conjuntamente no Brasil e em país limítrofe; no mar territorial; na plataforma continental; na zona econômica exclusiva; em terras indígenas ou em unidades de conservação do domínio da União”.

5 FUNDAMENTOS DO PLANO DE ATENDIMENTO

O Plano de Atendimento será baseado nos princípios seguintes:

- ✓ *respeitar os direitos humanos, não impondo-lhes condições de negociações que impeçam os indígenas de manterem ou de recompor a sua vida;*
- ✓ *não pressionar a população visando atender ao cronograma da obra, caso haja atraso no cronograma;*
- ✓ *a terra indígena seja atravessada pela rodovia ou situe-se no seu entorno (entendida como um afastamento de até 10 km), deverá ser estudado um traçado alternativo que preserve a integridade física da área indígena. O DERBA somente poderá recuperar uma rodovia no interior de uma Terra Indígena mediante uma avaliação positiva ou de uma solicitação dos índios daquela área; com a anuência da FUNAI e do Ministério Público Federal, e com a condição que uma parte da Terra Indígena não está sendo contestada.*

3 OBJETIVO

O principal objetivo do Plano de Atendimento aos Povos Indígenas afetados por empreendimentos rodoviários no âmbito do Programa é garantir a integridade de seus direitos e cultura, contribuindo para a melhoria de suas condições de vida.

3 PROCEDIMENTOS

) Identificação de comunidades indígenas na área de influencia de cada subprojeto

O passo inicial é identificar a presença de comunidades indígenas na área de influencia de cada empreendimento. Para isto, o DERBA consultará para cada subprojeto o Plano Diretor que define, localiza e delimita as áreas indígenas existentes no país (neste caso aquelas localizadas no Estado da Bahia), e analisará a distância real entre o traçado da rodovia e as divisas da terra indígena mais próxima, considerando os 10 km preconizados pela legislação mencionada anteriormente.

) Elaboração de uma avaliação social

Uma vez identificada a influência do empreendimento, um Plano de Atendimento será preparado, em inteira consonância com a FUNAI e, segundo as diretrizes do DNIT, obedecendo aos seguintes procedimentos:

Sempre que na área de influência da rodovia, mesmo indireta, exista uma terra indígena, é acrescido ao Termo de Referência do estudo de impacto ambiental um capítulo específico (avaliação social) visando caracterizar e avaliar os possíveis impactos nessas comunidades.

Quando o traçado da rodovia, se afaste menos que 10km dos limites da terra indígena, a FUNAI e o Ministério Público Federal (MPF) são comunicados e iniciam-se os entendimentos. O estudo ambiental é enviado à FUNAI. As medidas mitigadoras e compensatórias devem se dar no âmbito dos estudos ambientais, discutidas e acordadas entre as partes.

A avaliação social recopilará e analisará informações sobre as características demográficas, sociais, culturais e políticas das comunidades indígenas, os territórios que ocupam e os recursos naturais dos quais dependem. Também inclui a caracterização da cultura e costumes locais para facilitar o entendimento entre as partes e o processo de consulta.

A equipe dos estudos ambientais deverá contar obrigatoriamente com um antropólogo, preferencialmente com amplo conhecimento do povo indígena atingido. Os estudos deverão, entre outros, avaliar: (i) se um empreendimento rodoviário irá romper ou prejudicar qualquer prática cultural tradicional às áreas consideradas sagradas ou de importância ao estilo de vida ou de subsistência do grupo envolvido; e (ii) se um segmento rodoviário poderá potencialmente expor um grupo indígena a riscos de saúde, economia e outros riscos considerados de significância pela própria população indígena ou pela FUNAI, tais como posseiros, garimpeiros, madeireiros ou caminhoneiros.

Antes de iniciar o estudo ambiental e a avaliação social, as comunidades serão informadas do propósito destes estudos e do processo de consulta que se realizará para analisar os resultados e para identificar conjuntamente as medidas de mitigação de possíveis impactos negativos. As reuniões com as comunidades indígenas não devem limitar a sua participação nas audiências públicas eventualmente previstas, abrindo possibilidade de participação efetiva por parte da comunidade.

Conforme diretriz do DNIT, *“a discussão com as comunidades afetadas, através de suas lideranças e também diretamente, deve permear todo o projeto, em todas as suas fases”*.

A comunicação deve ser constante e freqüente, eventuais interrupções e distanciamento podem propiciar desentendimentos e descréditos dos interlocutores do DERBA e, conseqüentemente, do projeto.

Se deve prever um canal de comunicação que permita um atendimento imediato, que as pessoas afetadas possam exprimir suas queixas e aspirações, sem qualquer entrave burocrático.

A forma de contato pode ser: reuniões, palestras, questionários (quando houver comunidade alfabetizada), e outros instrumentos que permitam a melhor comunicação entre o DERBA e a população afetada. As diversas fases do projeto devem ser amplamente informadas e discutidas, porém, vale destacar aquelas consideradas pelo DNIT como mais sensíveis ou críticas e que serão incorporadas aos procedimentos do DERBA, a saber:

- ***Apresentação do Projeto*** - O DERBA promove reuniões com as comunidades visando informá-las do projeto da obra, de sua importância de seus benefícios e da ocorrência de possíveis impactos negativos, seja na fase de obra ou após a implantação, e também informa aos presentes da mudança de tratamento que os

indígenas passaram a receber após a Constituição Brasileira de 1988, e das diretrizes do órgão. Estas reuniões iniciais são importantes não só para esclarecer à população, mas, sobretudo, para tranquilizá-las. A presença do antropólogo responsável pelo estudo ambiental é imprescindível.

Esta etapa forma o núcleo central de um Plano de Relacionamento com povos indígenas, no qual a participação comunitária e o respeito à cultura são as áreas periféricas, porém importantes para atenuar conflitos, facilitar e flexibilizar a viabilidade do projeto.

É necessário agir com absoluta transparência. Qualquer tipo de informação deve ser obtido de forma muito clara, visando identificar e caracterizar as práticas e costumes culturais e religiosos, prevenindo-se de eventuais transtornos e informando o processo de escolha das alternativas. É importante ressaltar que a validade dessas informações é de, no máximo, 2 (dois) anos a partir da coleta e, caso este tempo seja ultrapassado será necessária a sua atualização.

) Consulta sobre as medidas de mitigação

As medidas identificadas para acentuar os impactos positivos e mitigar os impactos negativos serão discutidas e acordadas com as comunidades. Para isto se realizarão reuniões específicas de acordo com os usos e costumes destas comunidades. Tomar-se-ão notas dos acordos alcançados e, se for necessário, utilizar-se-ão tradutores.

Estas reuniões serão realizadas com a presença de: representantes da(s) comunidade(s) indígena(s) afetada(s), o antropólogo da equipe ambiental, representantes da FUNAI, do Ministério Público (quando necessário) e do IBAMA.

Nestas reuniões serão apresentadas e discutidas todas alternativas e as medidas propostas e ouvidas as reivindicações das comunidades indígenas afetadas.

Ainda segundo as diretrizes do DNIT: o estudo ambiental deverá registrar de forma clara a posição do povo afetado, definindo objetivamente as medidas a serem adotadas e a época de implantação (cronograma de implantação). Também identificará se existe passivo ambiental quanto à questão social indígena (questão fundiária ou compensação, por exemplo), provenientes de antigos empreendimentos do DERBA.

) Plano de Atendimento ao Povos Indígenas ("Indigenous Peoples Plan")

Este Plano apresentará um resumo dos resultados da consulta efetuada com as comunidades sobre os impactos que se apresentarão em cada uma das etapas do projeto e as medidas de mitigação acordadas. Pela implementação destas medidas, apresentar-se-á um plano de ação detalhado especificando os responsáveis, os custos e o cronograma. Incluem-se também os procedimentos de participação da comunidade durante o processo, assim como os mecanismos de monitoramento, avaliação e solução dos conflitos possíveis.

O documento final será aprovado pelas comunidades indígenas, a FUNAI e será enviado ao Banco para a revisão e aprovação antes do início do processo licitatório das obras correspondentes.

8 QUESTÃO FUNDIÁRIA

Neste aspecto, a autoridade maior é a FUNAI a quem cabe a demarcação de Terras Indígenas. O papel do DERBA é assessorar e auxiliar, no que se refere às informações sobre a área e os afetados pelo seu empreendimento, mas a demarcação propriamente dita, será atribuição da FUNAI.

A indicação da área afetada, da área remanescente, da localização das benfeitorias, sobretudo aquelas afetadas, são informações importantes e suas justificativas devem estar bem claras.

3 PLANO DE AÇÃO

O Plano de Atendimento a Povos Indígenas no que se refere às questões rodoviárias divide-se em três etapas, a saber:

PARTE 1 – corresponde à identificação, levantamento de dados e diagnóstico. Nesta etapa determina-se a área afetada; realiza-se a avaliação social, efetua-se a análise do perfil da população atingida, a legislação pertinente. O Plano de Ação é formado pela matriz institucional, pelo cronograma, pelo orçamento e pela definição das fontes de recursos.

PARTE 2 – corresponde à elaboração das diretrizes de atendimento e de suas opções, de suas compensações, da definição dos meios de participação da comunidade, etc..

PARTE 3 – corresponde à parte do Plano de Ação, que será mais detalhada neste capítulo e que é formada pela matriz institucional, pelo cronograma de trabalho, pelo orçamento e pela definição das fontes de recursos.

3 MATRIZ INSTITUCIONAL

A missão do DERBA é:

“Assegurar uma eficiente infra-estrutura de transportes que proporcione aos usuários conforto e segurança, promovendo o desenvolvimento socioeconômico do Estado da Bahia e preservando o meio ambiente”.

Desse modo, o quadro de profissionais do DERBA está, prioritariamente, voltado para o cumprir a sua missão. Os estudos de avaliação de impacto ambiental são trabalhos elaborados por equipes multidisciplinares formadas por profissionais das mais variadas espécies e formações.

Apenas uma parcela pouco significativa das rodovias sob a responsabilidade do DERBA pode apresentar algum tipo de interferência com os Povos Indígenas, assim, torna-se desnecessário a manutenção no quadro de pessoal de profissional qualificado para tal serviço.

No caso específico das Populações Indígenas, o DERBA poderá indicar comissão ou equipe técnica, e se for necessário contratar consultores para ter ao seu dispor, antropólogos ou profissionais afins, com a finalidade precípua de acompanhamento e monitoramento dos projetos em áreas indígenas.

Quanto à estrutura funcional do DERBA, recomenda-se que a partir da adoção e implantação destas diretrizes, seja acionada a DPE – Diretoria de Projetos e Programas Especiais, através da GERAM - Gerência de Garantia Ambiental para que responda pelo processo de atendimento às questões referentes aos Povos Indígenas. Participando do processo desde a fase de planejamento até a implantação do empreendimento rodoviário, e que seja o articulador de outras agências que, por necessidade do projeto, tenham que ser envolvidas.

Esta Gerência não tem, nem convém ter, estrutura suficiente para a implantação de todo o projeto. Porém deve comandar o processo decorrente das questões indígenas, desde o estabelecimento de convênios ou parcerias com as Prefeituras Municipais, com o FUNAI (quando necessário), ONG's, e com as Secretarias ou Departamentos de Cultura, tendo em vista o êxito do trabalho a ser desenvolvido.

Enfim, além de exercer o papel de gerente executivo do Plano de Atendimento aos Povos Indígenas, o DERBA cumpre também a função de articulador de todas as ações necessárias ao desenvolvimento do projeto, e é o responsável final por todas as ações.

3 CRONOGRAMA DE TRABALHO

O cronograma de trabalho, segundo a definição do DNIT, é um instrumento de planejamento e controle das atividades. Porém, necessita *“prever todas dificuldades e facilidades com a maior exatidão disponível no momento de sua elaboração”*, quanto maior a exatidão, maior o grau de confiabilidade e eficiência do mesmo.

O cronograma de um Plano de Atendimento a Povos Indígenas deve abranger todas as etapas do trabalho, referenciando como “marcos” as datas de início das obras e sua duração. Esta informação no cronograma é importante para comunicar qual o prazo disponível no qual a área a ser afetada esteja totalmente desimpedida para a execução das obras.

A gerência do projeto deve estabelecer contato permanente com o responsável pela equipe de obra de forma que a Ordem de Serviços não ocorra antes da conclusão e aprovação por todos os agentes envolvidos, tendo como objetivo a atuação conjunta e concatenada.

Esta postura, conforme recomenda o DNIT, evita *“acidentes, transtornos, reclamações, enfim impactos sobre a população, desgaste para o órgão executor”*. Antecipa eventuais ações de embargo de obras e intervenções do Ministério Público e FUNAI, resultando em paralisação e atraso de obras, multas e outras sanções penais.

Após a conclusão das obras devem-se prever também os impactos sócio-culturais advindos da operação da rodovia, apontando recomendações e alternativas para a manutenção da cultura da comunidade atingida.

12 ORÇAMENTO

O DERBA ao elaborar o orçamento do Plano de Atendimento aos Povos Indígenas considera a sugestão do DNIT e trata dos seguintes itens:

Custos gerais:

- Elaboração de estudo antropológico no âmbito do estudo ambiental;
- Elaboração do cadastro sócio-cultural;
- Plano de Atendimento;
- Apoio jurídico na questão indígena;
- Despesas com a equipe do programa;
- Despesas decorrentes de convênios ou parcerias com entidades;
- Custas judiciais quando necessárias.

A disponibilidade dos recursos financeiros é fundamental que ocorra dentro das datas previstas para o bom andamento do Plano.

3 FONTE DE RECURSOS

O quadro fonte de recursos é outro elemento de planejamento e controle do projeto de atendimento aos povos indígenas.

É necessário ter conhecimento da origem dos recursos para que se possa planejar e controlar o desenvolvimento do projeto. O projeto de engenharia e as obras podem ser realizados apenas com recursos do DERBA, mas também podem receber recursos federais, internacionais. Daí torna-se importante conhecer a participação de cada agente e quais as formas e mecanismos de liberação de cada entidade. No caso do Programa de Manutenção e Reabilitação de Rodovias, os recursos devem estar previstos no âmbito dos quantitativos de custos dos projetos contemplados pelo Programa.

Portanto, a matriz institucional, o cronograma de trabalho, o orçamento e a fonte de recursos são informações interdependentes e que no seu conjunto formam o plano de ação do projeto de atendimento a povos indígenas a ser implantado, quando necessário e dentro das possibilidades de cada projeto.

3 MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

O monitoramento é o instrumento utilizado na obtenção de subsídios de análise que avaliam o andamento e o sucesso do plano e deve, segundo as diretrizes do DNIT, ocorrer em três momentos distintos: (i) antes do início das negociações, ou seja, logo após o cadastro das famílias afetadas; (ii) durante as negociações, e, (iii) logo após de forma a retratar as três realidades.

O monitoramento, ainda segundo o DNIT, tem os seguintes objetivos:

- *observar se as ações do Plano de Atendimento aos Povos Indígenas estão sendo desenvolvidas dentro dos conceitos básicos e, caso venha ser detectados distorções, propor correções de rumo;*
- *detectar entraves e oportunidades para implantações das ações, indicando, em tempo hábil, as soluções para superação das primeiras e otimização das segundas;*
- *avaliar os efeitos do programa sobre a população afetada, considerando, para isto, os momentos antes, durante e depois do projeto, bem como os diagnósticos e prognósticos realizados na fase de estudos ;*
- *formar um banco de dados, de forma que esta experiência venha a servir de referência a futuros projetos;*

O processo de monitoramento deve ser realizado por uma equipe interdisciplinar que não tenha participado, diretamente, do processo de desapropriação, com condições de observar, de forma independente, e corrigir eventuais desvios de rumo.

E, finalmente, considerando as diretrizes do DNIT, *“o trabalho desta equipe deverá ter sempre como indicador a adequação à legislação e não geração de conflitos ou suas soluções na eminência de existir, verificando o atendimento das solicitações dos indígenas de forma direta ou por intermédio da FUNAI, na função de seu tutor legal”.*

3 BIBLIOGRAFIA

Diretrizes para o Atendimento aos Povos Indígenas Afetados por Empreendimentos Rodoviários – DNIT / Ministério dos Transportes
Site: www.obancomundial.org

ANEXO 1 - POVOS INDÍGENAS NO ESTADO DA BAHIA

Em trabalho elaborado pela Associação Nacional de Ação Indígena – ANAI, em 1999, foram identificados os Povos Indígenas existentes no Estado da Bahia. Estes povos estão concentrados em três regiões do território estadual, conforme a seguir relacionados, indicando as populações indígenas estimadas, bem como a sua distribuição nos diversos municípios do Estado, a saber:

Região Norte

Povos Indígenas	Terras Indígenas	População estimada	Municípios abrangidos
Tumbalalá	Tumbalalá	Sem informação	Abaré, Curaçá
Truká	Porto da Vila	Sem informação	Curaçá
Tuxa	Rodelas	607	Rodelas
Pankararé	Pankararé	270	Glória, Rodelas, Paulo Afonso
Pankararé	Brejo do Burgo	644	Glória, Rodelas, Paulo Afonso
Tocas	Tocas	Sem informação	Euclides da Cunha
Kaimbé	Massacará	349	Euclides da Cunha
Kaimbé	Muriti	Sem informação	Euclides da Cunha
Kiriri	Rodeador	50	Cícero Dantas
Kiriri	Kiriri	1.350	Banzaê, Quinjingue

Fonte: ANAI, Ba - 1999

Região Oeste

Povos Indígenas	Terras Indígenas	População estimada	Municípios abrangidos
Tuxá	Ibotirama	617	Ibotirama
Aricobé	Angical	Sem informação	Angical
Atikúm	Angical	400	Angical
Pankaru (Kinâme)	Vargem Alegre	981	Serra do Ramalho

Fonte: ANAI, Ba - 1999

Região Sul

Povos Indígenas	Terras Indígenas	População estimada	Municípios abrangidos
Tupinambá de Olivença	Olivença	Sem informação	Ilhéus
Pataxó (hãhãhãe)	Nova Vida	304	Ilhéus
Pataxó (hãhãhãe)	Caramuru-Paraguaçu	1.133	Pau Brasil
Pataxó	Mata Medonha	148	Santa Cruz de Cabrália
Pataxó	Coroa Vermelha	1.518	Porto Seguro, Sanat Cruz de Cabrália
Pataxó	Barra Velha	962	Porto Seguro
Pataxó	Monte Pascoal	9.000	Porto Seguro
Pataxó	Imbiriba	133	Porto Seguro
Pataxó	Trevo do Parque	110	Itamaraju
Pataxó	Corumbazinho	210	Prado
Pataxó	Aldeia Velha	253	Porto Seguro
Pataxó	Águas Belas	268	Prado

Fonte: ANAI, BA - 1999

