

Oportunidades e desafios para contribuir com a infraestrutura sustentável, inclusiva e resiliente na América do Sul

Resumo da Oficina sobre o Programa Conexão Sul do BID

Sede do BID Brasília | 1º de julho de 2026 | Formato híbrido

Em 1º de julho de 2026 foi realizada, na sede do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em Brasília, uma oficina organizada pelo Bank Information Center (BIC), pela Conectas Direitos Humanos e pelo Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra), com a participação de representantes do BID, de organizações de povos indígenas e comunidades afrodescendentes, da sociedade civil, da academia e de instituições de pesquisa da América do Sul. A oficina — facilitada por Carolina Juaneda (BIC), com interpretação simultânea do espanhol para o português — teve como propósito abrir um espaço de diálogo aberto e tecnicamente fundamentado sobre o [Programa Conexão Sul \(PCS\) do BID](#), identificando oportunidades e desafios para apoiar estratégias de infraestrutura que contribuam para a integração regional com sustentabilidade ambiental, inclusão social e resiliência climática, levando em conta lições de iniciativas anteriores, além de construir um roteiro para a participação contínua da sociedade civil no programa. A programação do evento está disponível [aqui](#).

Esta oficina é a continuação de uma série de reuniões, diálogos e conversas que o BIC, o GT Infra, a CAUCE e outras organizações membros do IDB Working Group¹ têm mantido desde 2024 com o BID, especificamente com Renata Vargas Amaral, Coordenadora do Programa Conexão Sul, Morgan Doyle, gerente geral do BID para o Cone Sul, e Tatiana Schor, em sua função anterior de Chefe do Programa Amazônia Sempre e agora como Chefe do Grupo de Sociedade Civil do BID. Muitas das preocupações e recomendações feitas pelo Grupo estão refletidas nesta [carta](#) enviada ao BID em setembro de 2025, e neste [documento](#) enviado ao BID em fevereiro de 2026, que foram discutidos brevemente na Reunião Anual do BID no Paraguai em março deste ano.

Como ler este documento

Este documento segue a estrutura da agenda da oficina. Para cada sessão, apresenta-se primeiro um resumo das apresentações a cargo dos palestrantes e, em seguida, uma síntese das discussões e intervenções dessa seção.

Ao final do documento há uma tabela de compromissos e ações para acompanhamento com os compromissos e próximos passos que surgiram da oficina.

No encerramento do documento também estão os links para a agenda do evento, as apresentações de PowerPoint, as fotografias, a lista de participantes e a gravação da oficina.

Abertura e Contextualização

O Programa Conexão Sul: o que é?

¹ O IDB Working Group é um grupo de organizações internacionais, regionais e da região da América Latina que atuam junto ao Grupo BID para melhorar a participação de partes interessadas, os padrões sociais e ambientais, a transparência e a prestação de contas nos investimentos feitos pelo BID.

O chefe de Gabinete da Presidência do Grupo BID, André Soares, e a Representante do BID no Brasil, Annette Killmer, fizeram as palavras de abertura. Ambos destacaram a importância do programa Conexão Sul para o BID e a relevância da participação da sociedade civil. André Soares ressaltou que Conexão Sul é um programa importante para a Presidência do BID, que trabalha com melhorias de conectividade e comércio entre os países da América do Sul. Destacou que, nas reuniões anuais do BID no Paraguai deste ano, o BID buscou consolidar um vínculo com a sociedade civil e que está sendo desenvolvido uma *Civil Society Engagement Strategy* (Estratégia de Relacionamento com a Sociedade Civil, em português), a nível de Grupo BID, para a participação da sociedade civil. Apontou que o BID busca melhorar os padrões sociais e ambientais e a qualidade dos projetos. Renata Vargas Amaral (BID), em seu papel de coordenadora, apresentou o programa, ressaltando que Conexão Sul é definido pelo banco como um **programa multidimensional de conectividade** — não de integração regional nem de infraestrutura per se — articulado em três pilares: (i) conectividade física e digital, (ii) logística e facilitação do comércio, e (iii) marcos regulatórios e fortalecimento institucional. A sustentabilidade social e ambiental é um eixo transversal.

O programa surgiu de uma solicitação, em março de 2025, de onze governadores do BID e dos governos sul-americanos. Sua implementação começou em setembro do mesmo ano. Mencionou-se o programa "Rotas de Integração Sul-Americana", proposto pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) do Brasil em 2023 e discutido inicialmente com os governos dos países vizinhos em 2024, como um insumo e um fator relevante, embora não determinante, na configuração do programa. Afirmou-se que os projetos não serão definidos com base em uma lógica fixa de rotas ou corredores: o [Corredor Bioceânico Capricórnio](#) é o único caso até agora com rota definida desde 2015; os demais projetos que vierem a fazer parte da carteira do programa dependerão da demanda dos governos.

- O BID esclareceu explicitamente durante a abertura que **Conexão Sul é um programa vivo**: pode ser utilizado como impulsionador de boas práticas e de serviços. Na implementação do programa, o BID avaliará a viabilidade dos projetos em função de critérios sociais, ambientais e econômicos — não apenas técnico-financeiros.
- Foi enfatizado que os projetos derivados de Conexão Sul deverão cumprir o [Marco de Políticas Ambientais e Sociais](#) (MPAS) do BID e demonstrar seu [alinhamento](#) com o Acordo de Paris.
- Mencionou-se o [Observatório de Infraestrutura da América do Sul](#). É uma plataforma criada a partir do [Consenso de Brasília](#) em maio de 2023 e, a pedido do Brasil, é financiada pelos governos. Foi desenvolvido conjuntamente pelo BID, pela [CAF](#) e pela [FONPLATA](#) no âmbito da [Aliança para a Integração e o Desenvolvimento da América Latina e do Caribe \(ILAT\)](#). O Observatório se alimenta de dados enviados pelos países e busca oferecer uma visão integrada das redes de conectividade na América do Sul, além de apoiar a identificação de carteiras de projetos estratégicos para a integração regional. A plataforma reúne informações sobre infraestrutura de transporte, energia e conectividade, e pretende servir como ferramenta para governos, instituições e a sociedade civil interessados na agenda de integração regional.

Reações e mais informações de contexto agregadas pelo BID

- Ao nível do Grupo BID, foi contratada a American University para elaborar uma minuta de Estratégia de Relacionamento com a Sociedade Civil (em inglês: *Civil Society Engagement Strategy*), construída a partir de um estudo e de comentários recolhidos em uma oficina no Paraguai com a sociedade civil, que em breve será submetida à consulta pública.
- No âmbito de Conexão Sul, será publicada em breve a primeira versão pública de um "Plano de Relacionamento com Partes Interessadas" (em inglês: *Stakeholder Engagement Plan - SEP*) especificamente para o programa. Ambos os documentos terão que dialogar e estar articulados, mas é importante avançar com uma ideia clara de como será o relacionamento com as partes interessadas no âmbito específico do Conexão Sul.

- Foi destacada a necessidade de o Banco criar e manter canais efetivos de interlocução com a sociedade civil no desenho e implementação de Conexão Sul, lembrando que dois documentos sobre o programa foram encaminhados ao Banco pelo IDB Working Group - uma [carta](#) enviada ao Conselho de Diretores em setembro de 2025, e um [documento](#) analítico mais extenso, enviado ao Conselho de Diretores e equipe de coordenação do programa em fevereiro de 2026, que não receberam respostas por escrito.
- Prevê-se a criação de um Painel Consultivo para o Grupo BID (que inclua ou integre a sociedade civil, os povos indígenas, os afrodescendentes, o setor privado e a academia), bem como de grupos de trabalho específicos por tema. A ideia é que esse Painel Consultivo em nível de Banco possa seguir formando grupos de trabalho de acordo com os temas em que seja necessário atuar e, a partir daí, dar seguimento aos temas de Conexão Sul. De todo modo, ainda está por definir se isso ocorrerá e como. Os participantes da oficina insistiram que esse deve ser um tema de discussão na consulta pública sobre o *Stakeholder Engagement Plan* do PCS.
- Para o Corredor Bioceânico de Capricórnio (CBC), será realizada uma Avaliação Estratégica Ambiental, Social e Climática (SESCA); o BID presta serviços de assessoria e atuou como secretário executivo das entidades subnacionais dos oito territórios contemplados pelo corredor. A estrutura de governança da SESCO inclui oito comitês operativos de trabalho: Comércio e procedimentos fronteiriços; Saúde e sustentabilidade; Participação cidadã e povos indígenas; Segurança; Obras, transporte e logística; Municípios, turismo e cultura. Também está prevista a criação de quatro comitês (Infraestrutura, logística e energia; Povos indígenas, comunidades afrodescendentes e tradicionais, e organizações da sociedade civil e organizações de mulheres) no âmbito de um plano de participação das partes interessadas da SESCO, que estará disponível em breve para consulta pública.
- A Avaliação Estratégica Ambiental, Social e Climática (SESCA) incluirá a análise dos impactos cumulativos ao longo do corredor, a dinâmica da expansão agrícola e mineradora, os cenários de emissões de carbono, uma plataforma geoespacial pública e a coordenação com o comitê de saúde e sustentabilidade. Os termos de referência (TdRs) da SESCO foram compartilhados com organizações da sociedade do IDB Working Group para que fizessem recomendações e sugestões. O BID recebeu comentários e está em andamento o processo de abertura do edital de consultoria. Os membros do IDB Working Group destacaram a importância de receber uma resposta do Banco aos [comentários](#) formulados por seus integrantes.
- Diante de algumas indefinições a respeito da governança do programa Conexão Sul mencionadas acima, as organizações de povos amazônicos assinalaram que preferiam antecipar reivindicações como um mecanismo mais seguro para a defesa dos direitos. O banco reconheceu essa tensão nos tempos e espaços existentes para canalizar suas preocupações. Assinalou-se que é importante, e até mesmo urgente, iniciar essas discussões desde já.

Destaques desta seção

- ◆ **Governança do Programa e participação antecipada:** O BID antecipou que haverá um Plano de Participação de Partes Interessadas (SEP) do Programa Conexão Sul e um Painel Consultivo (aqui ainda está por definir se será um Painel Consultivo em nível de programa ou um em nível de Grupo BID com diferentes Working Groups / Grupos de Trabalho). A pergunta em aberto por parte dos participantes presentes é se esses mecanismos servirão para garantir que a participação seja genuína e prévia à definição de projetos e outras questões estratégicas, ou apenas uma consulta sobre decisões já tomadas.
- ◆ **Transparência e acesso à informação antes da aprovação de projetos:** Surgiu a ideia de trabalhar com o BID para criar critérios de seleção de projetos e que esses critérios sejam aplicados antes de as decisões serem tomadas. Isso também tem a ver com a questão de saber se o Programa Conexão Sul vai contribuir para

melhorar os instrumentos e processos decisórios de 'upstream planning' (planejamento setorial) na fase pré-projetos, que é determinante para a definição de carteiras de projetos prioritários.

Sessão 1 — Lições sobre o Papel dos Bancos Públicos de Desenvolvimento em Infraestrutura de Transporte

Apresentações de Roberto Espinoza (BIC) e Denisse Linares (DAR), seguidas de debate em plenária com participantes de diversas organizações.

Avaliação da IIRSA e do COSIPLAN: o que não deve se repetir

- A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA (2000–2008) e o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento - COSIPLAN (2011–2018) careceram de indicadores de avaliação de riscos, assimetrias e benefícios; de mecanismos de participação da sociedade civil; e de análises sobre os impactos sobre povos indígenas e a biodiversidade, especialmente na Amazônia. A [avaliação feita pela Unidade de Avaliação e Supervisão - OVE do BID](#) concluiu que a infraestrutura, por si só, não é suficiente para promover o desenvolvimento territorial e a integração regional. É necessário pensar "além da obra" — ampliar a integração para logística, alfândegas, normas, governança territorial. As abordagens baseadas em corredores precisam incorporar, desde a sua concepção, dimensões como o desenvolvimento territorial, o acesso a serviços, a governança, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental para alcançar seus objetivos de desenvolvimento.
- **O que deve ser evitado:** projetos tecnocráticos sem diálogo de saberes; ausência de análises robustas de riscos socioambientais, incluindo impactos cumulativos, de corredores de transporte e de melhores alternativas, e de estratégias de fortalecimento da governança territorial, contemplando ações de garantia de territórios e direitos de povos indígenas e outras populações tradicionais, em um ambiente de criminalidade extrativista; a expansão da especulação fundiária e a grilagem de terras públicas, a colonização e o desmatamento; a negligência diante da corrupção durante e depois dos projetos. As grandes obras geraram economias ilegais (extração de madeira, mineração, garimpo) nas regiões onde foram construídas rodovias. No Brasil, o CAR (Cadastro Ambiental Rural) tem sido utilizado nas áreas de influência de corredores logísticos como a BR-163 para a grilagem de terras públicas, em vez de cumprir seu papel de conservação e recuperação de áreas protegidas em propriedades privadas tituladas.
- Os instrumentos de gestão ambiental, como as avaliações de impacto estratégicas e as avaliações de impacto ambiental durante o IIRSA, mostraram-se falíveis: antecipar os impactos não gera impacto positivo por si só; é imprescindível buscar alternativas para projetos de alto risco socioambiental e implementar medidas de mitigação. O planejamento do transporte não pode ser responsabilidade exclusiva do setor de transporte; deve ser multissetorial (envolvendo povos indígenas, afrodescendentes, e outros setores da sociedade civil) e interinstitucional (Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Interior, Ministério dos Transportes, entre outros).
- Os impactos cumulativos e sinérgicos — e os efeitos indiretos e antecipados, como a especulação de terras após o anúncio de uma obra — foram sistematicamente ignorados durante a implementação do IIRSA. Os impactos indiretos e o financiamento dos programas ambientais devem ser levados em conta e financiados para garantir a segurança amazônica e o desenvolvimento local.
- **Corredor ≠ rodovia:** o planejamento da infraestrutura amazônica deve adotar uma perspectiva multimodal que inclua conexões fluviais, aéreas e ferroviárias, optando pela rodovia apenas como último recurso, dado seu maior impacto territorial. Os modos e meios mais eficientes devem determinar o desenho, não a lógica construtiva convencional. Há uma história que deve fortalecer os

critérios de integridade: os instrumentos técnicos nem sempre se ajustam à realidade cultural dos territórios e dos povos, e os processos de consulta tendem a apresentar apenas os aspectos positivos dos projetos.

- É fundamental contar com protocolos e mecanismos robustos para proteger os defensores do meio ambiente, do clima e dos direitos humanos, que enfrentam riscos específicos em contextos de grandes projetos de infraestrutura. Esse aspecto foi apontado de forma recorrente ao longo de toda a oficina.

Vozes e demandas dos participantes

GT Infra: *É importante recordar os antecedentes do IIRSA, por exemplo, o Polonoroeste em Mato Grosso/Rondônia (BR-364 entre Cuiabá e Porto Velho, Banco Mundial, anos 80) e o projeto PMACI (BID, BR-364 Porto Velho–Rio Branco, segunda metade dos anos 80), são memórias que não devem ser esquecidas. Grandes obras funcionam como incentivadoras de atividades econômicas, mas não se levou em conta efetivamente a importância da governança territorial, a exemplo da prevenção e controle de processos de grilagem de terras públicas e desmatamento ilegal associados a grandes empreendimentos. No caso do PMACI, o movimento dos seringueiros liderado por Chico Mendes assegurou um compromisso sobre o reconhecimento de direitos territoriais por meio da criação de Reservas Extrativistas, o que, junto com medidas de proteção de territórios e populações indígenas, foi considerado condição de proteção socioambiental para acompanhar o projeto viário de pavimentação da rodovia BR-364 entre Porto Velho e Rio Branco. Isso só ocorreu após protesto dos movimentos dos seringueiros e povos indígenas contra o financiamento da obra pelo BID e a ausência de salvaguardas fundamentais. A governança territorial local é uma variável fundamental a ser considerada no desenho dos projetos, e é preciso garantir a segurança territorial antes das obras. Esses projetos podem trazer grilagem de terras e outros impactos menosprezados por planejadores dos empreendimentos.*

Instituto Madeira Vivo - IMV: *Está em curso a construção de uma ponte binacional Brasil-Bolívia que se conecta ao Corredor Norte (da época do IIRSA): Rio Branco, Cobija, Riberalta, Yacuma, Rurrenabaque, La Paz. É preciso que nossos povos sejam ouvidos, porque até agora foram os representantes do governo e os políticos que participaram dessas decisões. Esse corredor fomenta a monocultura (a soja já está do lado da Bolívia), no contexto da expansão da soja e de seus efeitos colaterais, incluindo a intoxicação, que já está ocorrendo. Porto Velho, em três anos, passou a ser o maior produtor de soja de Rondônia; estão envenenando nossas águas. É preciso considerar os fatores climáticos no desenho dos projetos, que já se tornam visíveis neste caso. Faltou a análise dos impactos sinérgicos. Só se ouviu os governos, não a sociedade civil. Por favor, aprendam as lições deste caso; todos os erros cometidos aqui precisam ser considerados.*

FENAMAD/AIDSESP (Peru): *A conectividade logística, para os povos indígenas, significou a invasão de nosso território. Houve muito sofrimento por parte de nossos povos durante o IIRSA. Neste programa Conexão Sul, deve-se garantir a proteção dos territórios indígenas. Há povos que esperam a titulação de suas terras há mais de 40 anos. É necessária uma participação efetiva e de qualidade em todas as etapas do ciclo do projeto. Os direitos e as salvaguardas dos povos em isolamento devem ser plenamente protegidos. Os investimentos em infraestrutura devem ser compatíveis com os projetos produtivos das comunidades e dos povos indígenas. Em Madre de Dios, por exemplo, estamos esperando investimentos em agricultura que não são levados em conta.*

WWF (Colômbia): *Tem interesse em saber que ações ou medidas o BID está tomando para aplicar medidas corretivas ou colocar em prática as lições do relatório da OVE sobre a IIRSA.. Faz um chamado para colocar a biodiversidade no centro do debate e no centro do planejamento. Colocamos os seres humanos no centro, e a ciência já demonstrou essas relações sistêmicas que existem com a biodiversidade, mas elas acabam sendo algo secundário no planejamento. Recomendo que a biodiversidade seja parte da solução e que os instrumentos técnicos elevem a importância dos serviços ecossistêmicos e da biodiversidade nas instâncias de planejamento.*

Fundación Tierra (Bolívia): *Os instrumentos de gestão ambiental e social não existem no nível do território indígena, não se ajustam às necessidades e às realidades culturais dos povos. Há uma assimetria de poder na hora da elaboração dos documentos técnicos e, por isso, no final esses instrumentos não correspondem à realidade — por exemplo, geralmente deixam de lado impactos indiretos gerados pelos projetos. A consulta nesse tipo de projeto não é genuína nem contínua, é feita apenas nas etapas iniciais e desaparece na etapa de execução, apresentando somente os aspectos positivos. A consulta deve ser um processo contínuo ao longo de todo o ciclo do projeto, e não um trâmite pontual necessário apenas para a aprovação do projeto.*

CONAQ (Brasil, Mato Grosso): *As comunidades quilombolas vivem em territórios coletivos, mas em um contexto de grande insegurança jurídica e territorial. A falta de titulação de terras quilombolas (90% sem titulação)*

interfere diretamente na capacidade de participar de forma efetiva. Os projetos de infraestrutura podem ampliar as vulnerabilidades de comunidades que já estão muito vulneráveis. Somos sempre chamados tardiamente, para falar de impactos e não de planejamento. A ausência de espaços de participação efetiva deve ser tratada com seriedade para evitar violência contra nossas comunidades, já vivemos isso com Ferrogrão. Como construir ferramentas de participação que considerem nossa especificidade como coletivo? Nossa participação é cara e às vezes custa nossas vidas. Não basta aparecer nos documentos do projeto, devemos ser partícipes no desenho dos projetos. Peço que se avance com um compromisso concreto de criar condições para garantir nossa participação.

AAS (Colômbia): *Esta é a terceira agenda de conectividade em nível regional apoiada pelo BID (IIRSA, COSIPLAN e agora Conexão Sul). É preciso resgatar a memória histórica. É necessário lembrar a importância dos princípios de prevenção e precaução (que estão em nossos marcos normativos), bem como considerar os impactos climáticos e a Opinião Consultiva n.º 32 da Corte IDH sobre as obrigações climáticas dos Estados. É preciso incorporar a habitabilidade das comunidades nas instâncias de planejamento da infraestrutura. O Acordo de Escazú é fundamental (19 Estados da América Latina já o ratificaram). Proteção dos direitos e proteção do investimento (evitar a corrupção).*

COIAB (Brasil): *Temos muitos aprendizados da IIRSA, e a Amazônia está em um ponto de não retorno. Então, duas propostas concretas: a) É preciso desconstruir a ideia de que a integração deve ser sempre comercial; b) A transição energética justa deve ser um eixo central. São dois temas imprescindíveis para os povos indígenas e para dar sentido e contribuir para Conexão Sul.*

Transparência Internacional (Brasil): *Destacar a importância das lições aprendidas dos casos de corrupção gerados pelos projetos da IIRSA. Como podemos fortalecer o programa CS contra a corrupção por meio da participação social? Dado que o programa é recente, como construir de forma participativa os critérios e mecanismos de transparência que também fomentem a participação social? É importante destacar que a participação social e os processos de contratação são fundamentais. Outra opção é elaborar critérios de transparência construídos coletiva e participativamente para enriquecer o controle social e a participação.*

WCS (Peru): *Com Conexão Sul é importante focar na questão territorial, elevar os padrões, analisar os impactos sinérgicos e cumulativos, garantir a segurança territorial. As Avaliações Ambientais Estratégicas são extremamente difíceis de implementar; a avaliação ambiental estratégica deve ser integral e incorporada desde o início. É preciso focar no princípio da precaução, que é fundamental nesse processo. Para o IIRSA foi desenhado e financiado um programa de fortalecimento de monitoramento de identidade indígena, entre outras rubricas. Foi um programa financiado que terminou mal por causa da enorme corrupção do governo da época. Para o EIAS foi gerado um relatório com o roteiro do que deveria ser feito no território, desmistificando a justificativa dominante do Projeto.*

Napo FOIN (Equador): *No Equador, um parque nacional seria dividido por uma rodovia de 200 km que fazia parte da IIRSA, mas isso não foi implementado durante o projeto. A participação comunitária é indispensável. É necessário um comitê de monitoramento e vigilância para que as comunidades possam compartilhar informações sobre os impactos em seus territórios. Precisamos que os instrumentos técnicos tenham pertinência cultural para que possam nos enxergar, os povos.*

Ministério do Meio Ambiente, Programa Corazón de la Amazonía (Colômbia): *Ressaltar a importância das Avaliações Ambientais Estratégicas, que não são os mesmos instrumentos que os EIAs. Fazem parte dos insumos de informação — abiótico, biótico, histórico, cultural etc. — para tomar decisões no território de forma coerente com as características dos territórios. É preciso enfatizar que corredor não é sinônimo de rodovia. Uma análise de projeto em termos de corredor nos permite deixar a tela em branco para pensar em meios e modos mais custo-eficientes. A eficiência do modo fluvial supera a do ferroviário, e o ferroviário supera o rodoviário. Em termos de impactos, o modo escolhido deve dialogar com as características do território. Quando falamos de corredor, podemos pensar em economia de baixa altitude: a infraestrutura de transporte pode se mover com drones e automação. Na Colômbia já está aprovado o transporte de carga pesada e leve por drones, que vão começar a funcionar. Por exemplo, para carga leve, é possível levar medicamentos a onde a rodovia não chega e onde outros meios são mais caros. Surge, então, aqui a ênfase na interconectividade satelital e de comunicações, que será tão proeminente quanto a infraestrutura.*

BIC: *A sociedade civil deve ter acesso aos produtos finais ou outputs concretos das Cooperações Técnicas que o BID financia no âmbito de Conexão Sul. Publicam-se os termos de referência, mas nunca os documentos resultantes das consultorias. Seria bom que o BID publicasse o documento final produzido pela consultoria da SESCO, assim como os demais projetos de Cooperação Técnica que estão no âmbito de Conexão Sul.*

Resposta do BID à sessão sobre o papel dos Bancos Públicos de Desenvolvimento e lições aprendidas

Renata Vargas Amaral (Conexão Sul): *Gostaria de conhecer melhor o caso da ponte binacional mencionada, que conecta Brasil e Bolívia, e entender o que se pode aprender desse caso. O BID modificou numerosas políticas internas desde a avaliação da IIRSA realizada pela OVE. Vários projetos foram rejeitados desde então por não cumprirem os requisitos socioambientais. No caso do programa Conexão Sul, queremos fazer algo diferente. A Carolina/IDB WG me procurou desde o início do programa, e sempre explicamos e esclarecemos que Conexão Sul não é uma réplica da iniciativa "Rotas de Integração Sul-Americana" do governo brasileiro; são programas distintos, ainda que relacionados. Conexão Sul foi além do programa do Brasil, Rotas de Integração Sul-Americana, ao incorporar 11 países-membros. Desde o início, buscamos co-criar este programa, primeiro em diálogo com os governos, que são nossos clientes e acionistas, e agora abrindo uma nova frente de conversa e diálogo com vocês. Buscamos fazer as coisas de forma diferente. Entendo que há um momento de abertura no BID que valoriza o conhecimento de quem vive nos territórios. Por exemplo, o BID está elaborando e vamos publicar em breve um Plano de Relacionamento com Partes Interessadas (SEP). A Tatiana Schor, do Grupo de Sociedade Civil do BID, também está pensando em elaborar um Painel Consultivo em nível do Grupo Banco. Ainda não se sabe exatamente em que vai consistir, mas haverá oportunidades concretas de diálogo. Insto a aproveitar este momento de abertura para criar esses espaços estratégicos e fazer as coisas de forma diferente.*

Zachary (BID, Divisão de Soluções Ambientais e Sociais): *Quero reconhecer que temos aqui vários colegas da Divisão conectados. O Marco de Política Ambiental e Social (MPAS), aprovado em 2020, amplia significativamente as políticas operacionais do Banco, em comparação com a época da implementação dos projetos da IIRSA. Também temos uma metodologia de alinhamento com o Acordo de Paris e contamos com uma nova Estratégia Institucional do BID, o [Impact+](#). O MPAS agora é muito mais robusto em comparação com as Políticas Operacionais que existiam na época da IIRSA. Muitos dos temas que foram mencionados já fazem parte do MPAS. Hoje, em temas-chave para a infraestrutura, temos o padrão 5 de reassentamento, o 1 de avaliação e gestão de impactos e riscos sociais e ambientais, o 10 de envolvimento de partes interessadas, o padrão número 7 de povos indígenas, ²entre outros. Muitos desses padrões foram modificados a partir de uma avaliação crítica realizada pelo Escritório de Avaliação (OVE); desde então, vários projetos foram rejeitados por descumprirem os requisitos socioambientais. Da mesma forma, no âmbito do Programa Conexão Sul, o BID se comprometeu a realizar avaliações ambientais, sociais e climáticas estratégicas (SESCA), como está sendo feito atualmente com o Corredor Bioceânico Capricórnio. Essa avaliação analisará os impactos cumulativos, vai analisar as capacidades institucionais, bem como as normas nacionais e subnacionais, e gerará recomendações de melhoria em nível subnacional. Existem Comitês encarregados de supervisionar as entidades subnacionais que têm interesse em melhorar sua gestão socioambiental. Por ora, os clientes do BID são em nível nacional, mas este é um tema que podemos analisar para recomendar melhorias. O papel da sociedade civil aqui é fundamental. Também quero destacar que o Programa Conexão Sul não se aplica apenas ao território amazônico; é muito mais amplo e abrange todo o Cone Sul.*

BIC: *Os problemas que vemos atualmente estão na implementação; concordamos que o MPAS é robusto e que, se fosse aplicado ao pé da letra, todos os projetos seriam muito bons. No entanto, vemos que isso não acontece, e é aí que temos um papel a desempenhar como sociedade civil. Também é importante desenhar medidas de mitigação e gestão que sejam efetivamente aplicadas.*

Destaques desta seção

- ◆ **Aprendizado institucional:** A IIRSA/COSIPLAN deixou lições documentadas que não devem se repetir: desenho tecnocrático sem diálogo de saberes, avaliações ambientais meramente formais, riscos e impactos ignorados. O banco reconheceu explicitamente as limitações da IIRSA/COSIPLAN. Conexão Sul se apresenta como uma oportunidade para fazer as coisas de forma diferente. A sociedade civil tomou isso como um ponto de partida exigente.

² Para mais informações sobre o MPAS, o BID compartilhou este [link](#) com os detalhes dos padrões e das proteções incluídas em cada um.

- ◆ **Riscos sociais e territoriais:** As grandes obras historicamente foram aproveitadas pela criminalidade e estimularam o desmatamento e a grilagem de terras. A governança territorial — não apenas a obra — é uma variável determinante do impacto e deve ser um componente abordado em toda obra de transporte.
- ◆ **Ferramentas técnicas para garantir bons projetos não são suficientes se ficarem sem ser implementadas:** Devem ter pertinência cultural e se adaptar aos territórios. A dimensão territorial é a cultura que convive com a infraestrutura natural. A integração não deve ser pensada apenas a partir da perspectiva comercial, mas também da perspectiva territorial.
- ◆ **Participação de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais:** Titulação de terras pendente há décadas, chegada tardia ao processo e consultas que apresentam apenas os aspectos positivos são os três problemas mais mencionados. Proteção aos povos indígenas em isolamento. Pensar em infraestrutura que promova os projetos produtivos das comunidades locais.
- ◆ **Governança e participação antecipada:** A participação deve ser contínua, de qualidade e presente em todas as etapas do ciclo do projeto. "Somos sempre chamados tardiamente, para falar de impactos e não de planejamento."
- ◆ **Multimodalidade do corredor:** Corredor ≠ rodovia. A visão multimodal (hidroviária, aérea, ferroviária) e a governança territorial se apresentam como alternativa à lógica rodoviária convencional.
- ◆ **Biodiversidade e mudança climática:** É importante colocar a biodiversidade no centro do planejamento e levar em conta os eventos climáticos que estão alterando nossos territórios.

Sessão 2 — Fortalecimento de Instrumentos de Planejamento e Processos Decisórios

Apresentação do IEMA/Brasil. Comentários do IDB Working Group e do BID. Debate em plenária.

Diagnóstico: fragilidades atuais no planejamento do transporte

- Em sua apresentação, André Ferreira (IEMA) enfatizou que é necessário fortalecer as ferramentas de planejamento e os processos de tomada de decisão na política setorial dos sistemas de transporte. O Brasil elaborou cinco planos nacionais de transporte. O problema persistente é a ausência de critérios claros para a seleção de projetos: os planos acabam sendo justificativas de decisões já tomadas. Foi apontada a relevância de uma decisão do Tribunal de Contas da União, do Brasil, segundo a qual os projetos "finais" de infraestrutura têm sido apenas desenhos de "entrada", refletindo os interesses de grupos econômicos e políticos, e não de "saída" como resultado de um planejamento robusto, sendo, portanto, modificáveis. Isso permite que a sociedade civil só possa participar de projetos politicamente definidos, com traçados já avançados. Isso demonstra a importância de melhorar os processos de planejamento setorial, com transparência e participação da sociedade civil. Há esforços nessa direção por parte do Ministério dos Transportes, com o novo Plano Nacional de Logística (2050), mas são avanços incipientes. Ressaltou-se a necessidade de que o BID conheça essa decisão e converse com o TCU, e que conheça em profundidade a experiência recente do PNL 2050.
- Desafios específicos para Conexão Sul: desconexão entre o planejamento do transporte e o planejamento/gestão territorial; invisibilidade das demandas dos povos e das comunidades amazônicas; falta de transparência na modelagem (premissas, dados, software); análise deficiente de riscos socioambientais na análise de alternativas.
- As salvaguardas sociais e ambientais aplicadas a projetos já selecionados são necessárias, mas insuficientes. É preciso pensar em ir além das salvaguardas — especialmente melhorias no planejamento 'upstream' de corredores de transporte, com análises comparativas de riscos

socioambientais (incluindo impactos cumulativos) e de alternativas, considerando a integração com o planejamento territorial, as políticas territoriais e as territorialidades; o apoio para fortalecer o ordenamento e a governança territorial, contemplando as medidas necessárias para a proteção dos territórios indígenas e afrodescendentes, da floresta e da biodiversidade, evitando o reassentamento dos povos amazônicos; os instrumentos de financiamento que não financiem apenas a infraestrutura, mas também as consultas, os processos de Consentimento Prévio, Livre e Informado (CPLI), os planos de vida para povos indígenas. Incluir no planejamento de transportes e no planejamento territorial as necessidades e iniciativas de infraestrutura de base comunitária (discutidas na sessão 3).

- **Fortalecer a governança do planejamento territorial requer:** reconhecimento de direitos territoriais, consolidação de unidades de conservação e áreas protegidas, modernização de cadastros que historicamente foram utilizados para a grilagem de terras públicas, e realização de análises de vulnerabilidade e de resiliência climática futura, ou de contexto, antes da seleção de projetos. Esta é uma área em que os bancos multilaterais de desenvolvimento, como o BID, têm um papel fundamental a desempenhar.
- **Diálogo e consulta ≠ participação real:** os participantes assinalaram que os processos de diálogo e consulta não implicam necessariamente participação real com capacidade de incidir na tomada de decisões. Para que sejam genuínos, devem ocorrer antes de os desenhos estarem fechados e devem garantir que as comunidades contem com informação completa — não apenas com os aspectos positivos —, com os recursos e o tempo necessários para se prepararem, e com garantias de boa-fé para chegar a um consentimento.
- **Hierarquia proposta de opções de infraestrutura** diante da fragilidade amazônica: aérea → fluvial (sem dragagem de hidrovias) → ferroviária → rodovias (como última opção, por seu maior impacto territorial).

Vozes e propostas dos participantes

GT Infra: Quando projetos individuais são definidos isoladamente, fica prejudicada a utilização de um instrumento como a Avaliação Ambiental Estratégica - AAE, que foi concebida para permitir a análise de riscos socioambientais de forma mais ampla - inclusive de impactos cumulativos e sinérgicos entre empreendimentos - e de alternativas sob uma ótica social, ambiental e econômica.. Existe o risco de distorção no uso do instrumento da AAE em casos como a repavimentação do “Trecho do Meio” da BR-319 (Manaus-Porto Velho), em que a decisão política sobre a obra já foi tomada, sem a devida análise de riscos e alternativas. Em um cenário de frágil governança territorial, como se pode garantir a implementação e efetividade de medidas preventivas e mitigadoras, inclusive antes do início das obras da rodovia? Em grande medida, os riscos socioambientais se relacionam a economias ilegais, tipicamente envolvendo o crime organizado, em contextos de falta de presença efetiva do Estado. Uma parte dos desafios de um planejamento mais robusto é a avaliação de riscos socioambientais em nível dos territórios, com metodologias participativas e transparência, adaptando a informação à realidade das comunidades, conforme as diretrizes do Acordo de Escazú.

CAUCE (Argentina): O Programa Conexão Sul deveria publicar critérios claros de seleção de projetos antes da decisão final, e contar com um painel consultivo com presença significativa de povos indígenas, quilombolas, tradicionais e mulheres. O banco também está revisando sua política de aquisições, o que tem implicações para a execução dos projetos. É importante pensar nisso no contexto do programa Conexão Sul.

COICA: Primeiro, a infraestrutura de transporte para quê? O que será transportado? Quem vai se integrar? E para que queremos nos integrar? Nós, povos indígenas, carecemos dessa informação, e é nessa ausência que se reacendem os fantasmas de experiências passadas. Das lições aprendidas da IIRSA, agora vemos que o BID está se abrindo para poder, desde o começo, construir incluindo os povos indígenas. O segundo ponto é como se faz ou como se pretende fazer essa infraestrutura de transporte. O terceiro é o papel, no nosso caso como povos indígenas, não apenas na contribuição à economia que vai circular na região, mas também na participação a partir do planejamento e a partir dos direitos que nós, povos indígenas, temos. A muitos não agrada que falemos de consulta prévia, de consentimento prévio, livre e informado, mas são direitos que temos e que vamos acionar quando for pertinente. Aplaudimos que, para o Corredor Bioceânico Capricórnio, que já existe há 11 anos, esteja se pensando na coordenação entre o BID e os governos subnacionais. O BID vai tratar os povos indígenas apenas como uma soma de grupos individuais, ou como GOVERNOS INDÍGENAS de povos com autonomia territorial? Isso

muda toda a relação e a forma como dialogamos com o BID. Não se trata simplesmente de indígenas pedindo consulta prévia para que nos deem um campo de futebol ou um emprego, mas sim do BID dialogando com os governos indígenas, pensando no futuro desses indígenas que não vamos sair desses territórios, mas que vamos ter ali uma grande infraestrutura de transporte para toda a vida em nossos territórios. Agradecemos também que o BID esteja considerando a criação do Comitê com Povos Indígenas³ para ter um diálogo diretamente conosco, a partir de nossas estruturas organizativas, desde o nível comunitário até o nível internacional, para participar desses cenários.

Fundación Tierra (Bolívia): *Nos casos em que se consegue estabelecer um processo sério de consulta, geralmente se fala e se tenta identificar os impactos diretos, mas os impactos indiretos ficam de lado, especialmente no processo de implementação, que é onde os povos indígenas começam a sentir a pressão pela questão da terra e pressão sobre seus recursos (por exemplo, quando corredores para áreas de pesca ou caça são cortados). Então, como lidam com essa situação na etapa de implementação, quando geralmente a instância de supervisão dos bancos multilaterais fica muito distante e a capacidade institucional do cliente para cumprir os padrões é colocada à prova?*

Ministério do Meio Ambiente, Corazón de la Amazonía (Colômbia): *Como proposta para o abordagem do Programa, quer destacar as Diretrizes de Infraestrutura Verde Rodoviária (LIVV). Diretrizes que abordam todas as etapas, desde a construção da política pública, a construção de instrumentos técnicos, até chegar ao nível de projeto. O projeto deve ser considerado completo quando todos os impactos em todos os países forem considerados. O projeto deve ser contínuo; entendido como uma unidade, isso permite caracterizar os impactos indiretos, sinérgicos e cumulativos ao longo do tempo. Nas diretrizes está escrito que, na pré-viabilidade, antes das licenças ambientais, devem-se comparar os modos diferentes do rodoviário. Devem-se comparar os modos e meios levando em conta os componentes ambientais e sociais, hierarquizando os impactos, sendo mais fácil corrigir erros em uma planta, em um rascunho, do que nos territórios, na biodiversidade. No planejamento, evitam-se erros que depois podem ser muito difíceis de reverter, com decisões tomadas adequadamente. Este é um enfoque de intervenção antecipada que as diretrizes trazem, falando em abordar as coisas nos cenários prévios com a melhor informação possível.*

BIC: *As Convenções de Minamata (mercúrio e mineração) e de Palermo (crime organizado) foram ratificadas pelos países sul-americanos. Como o BID vai incorporá-las na execução do Programa Conexão Sul?*

FCDS (Peru): *A melhoria que precisamos promover é incluir elementos de biodiversidade. Às vezes esses instrumentos acabam sendo uma lista de verificação, mas o desafio está em incluir temas de funcionalidades de conectividade estrutural e funcional, levando em conta valores de conservação associados a ecossistemas e espécies. A mensagem é melhorar os instrumentos técnicos, aprimorando a informação e a evidência técnica associadas à biodiversidade e à conectividade funcional e estrutural.*

BIC: *Esclarece também que os instrumentos técnicos precisam ter pertinência cultural para se valerem do saber das comunidades locais. Há muita dissociação entre o saber técnico e o saber local. A dimensão da criminalidade em acelerada expansão não está integrada na gestão pública nem na seleção e no desenho de projetos. As economias ilegais costumam se beneficiar mais da infraestrutura do que as próprias comunidades.*

GT Infra: *Qual é o papel do banco no planejamento inicial do setor de transporte? Qual é o papel dos projetos de cooperação técnica? Os impactos começam mesmo antes do início das obras: o anúncio de uma rodovia já ativa processos de especulação. O papel do banco no planejamento upstream do setor de transporte precisa ser debatido com a sociedade civil.*

Resposta do BID à sessão sobre instrumentos de planejamento e processos decisórios

BID (Divisão de Transporte): *A equipe técnica não pode se limitar à análise técnica e de engenharia; deve avaliar a viabilidade social, ambiental, econômica e climática de maneira integrada. A priorização e a elegibilidade dos projetos serão definidas em função desses três critérios de viabilidade — econômica, ambiental e social — e não apenas pela demanda dos governos. A multimodalidade não pode ser ignorada na Amazônia; está claro que o transporte fluvial é prioridade em termos de eficiência e acessibilidade. Do ponto de vista do trabalho do setor, trabalharemos em coordenação com todos os setores e divisões do Banco para que a viabilidade social e*

³ O Grupo de Sociedade Civil do BID vai criar um comitê específico para a interlocução direta com os Povos Indígenas. Essa proposta vem sendo construída no contexto da elaboração do Plano de Ação BID-Sociedade Civil, que busca estabelecer canais claros para a interação e institucionalizar a participação da sociedade civil e dos povos indígenas como um ator-chave para o desenvolvimento no âmbito dos investimentos do BID.

ambiental sejam atendidas na hora da priorização dos projetos. Buscamos trabalhar de forma integrada entre diferentes setores, o que já faz parte da maneira como trabalhamos para o desenho e a implementação de projetos. O BID está apoiando o Brasil na resolução de problemas no âmbito do transporte e no planejamento dessa política.

Renata (Conexão Sul): Os pontos levantados na apresentação do André — transparência, salvaguardas, invisibilização de demandas locais e participação efetiva — são fundamentais. Quero enfatizar que aqui estamos buscando fazer as coisas de forma diferente. Sei que esses espaços de diálogo são raros em outras organizações multilaterais. Repito que o SEP vai para consulta pública por 30 dias nos próximos dias. O SEP foi elaborado em primeira instância com comentários de alguns de vocês aqui que fazem parte do IDB Working Group; circulamos uma minuta para seus comentários no ano passado. No SEP há alguns grupos específicos de trabalho, como o de povos indígenas. Também vamos usar a matriz de resultados do Programa Conexão Sul (que está online). A partir daí, estamos pensando em alinhar os projetos com as equipes setoriais do Banco para entender quais projetos estão alinhados com Conexão Sul. Tentamos entender se os projetos que surgem a partir de demandas dos governos estão alinhados com o programa, e buscamos entender como estamos indo aqui. Repito que Conexão Sul não tem a mesma visão que Rotas de Integração, que nasceu no Brasil por iniciativa da Ministra Simone e do Presidente Lula, trazendo as cinco rotas de integração. Conexão Sul não foi criado sob a lógica de corredor e foi apresentado para diferentes países. A ideia era criar um programa específico de integração para a América do Sul. O único corredor que coincide com Rotas é o Corredor Bioceânico Capricórnio, que já existia desde 2015 e foi uma iniciativa de governos subnacionais. Conexão Sul também inclui conectividade digital, convergência regulatória em nível aduaneiro etc.

BID (ESG): Sobre a SESCO, não temos uma metodologia única no BID; fazemos referência às melhores práticas e metodologias que vamos aplicar, e onde pudermos inovar, também o faremos. A SESCO vai ter seu próprio plano de envolvimento de partes interessadas. Queremos que esse estudo capte todas as perspectivas para incorporar o saber local. O BID também vai atualizar sua política de aquisições, e aí também há oportunidade de participação. Quanto ao Marco de Infraestrutura Sustentável de 2018, os conceitos desse Marco, do meu ponto de vista, estão cobertos pelos temas de mainstreaming do Banco, junto com a aplicação do MPAS. Sobre os Comitês do Corredor Capricórnio: quero voltar a enfatizar que o papel dos governos subnacionais é fundamental. Nesse corredor, 8 governos subnacionais formaram um espaço de coordenação de participação pública e povos indígenas. Ou seja, já estão em conversas sobre como podem melhorar sua legislação em nível do corredor. Embora eu reconheça que isso vai variar, nem sempre se vai ter esse nível de coordenação. É por isso que as recomendações da SESCO devem se conectar em nível subnacional, com o apoio dos governos nacionais, para que tenham êxito.

Eixos temáticos recorrentes desta seção

- ◆ **Planejamento estratégico e ordenamento territorial:** "Corredor não é sinônimo de rodovia." A hierarquia multimodal e a Avaliação Ambiental Estratégica devem ser aplicadas antes de definir os investimentos, não depois.
- ◆ **Governança e participação:** "Diálogo, consulta e consentimento ≠ participação real." Para incidir na tomada de decisões, a participação deve ocorrer em etapas upstream, com informação completa e recursos para que as comunidades estejam preparadas para participar de maneira efetiva.
- ◆ **Governança territorial e institucional:** A modernização de cadastros, o reconhecimento de direitos territoriais, a análise de contexto e de vulnerabilidade e a coordenação interministerial são precondições para que os projetos não gerem impactos negativos.
- ◆ **Transparência e acesso à informação:** Os critérios de elegibilidade para projetos devem priorizar a viabilidade ambiental e social, o acesso a ferramentas técnicas com pertinência cultural e a informação em tempo real se apresentam como demandas concretas e imediatas para este programa.

Sessão 3 — Infraestrutura de Base Comunitária

Apresentações do Fundo CASA Socioambiental, do Instituto Socioambiental (ISA) e do Projeto Saúde e Alegria, com comentários adicionais de representantes do Programa Amazônia Sempre, COICA, CONAQ, COIAB, CIDOB e sociedade civil.

O que é a infraestrutura de base comunitária?

- Os tipos de infraestrutura comunitária identificados como prioritários hoje são: i) “infraestrutura do cuidado”, contemplando serviços como saúde, saneamento, água potável, educação e mobilidade das pessoas; e ii) ‘infraestrutura para cadeias da sociobiodiversidade’, considerando elementos como processamento de produtos, infraestrutura portuária, cadeias de frio e a conectividade adaptada à economia local.
- A Amazônia já tem infraestrutura viva que deve ser reconhecida e fortalecida.** As cadeias produtivas da sociobiodiversidade (as cadeias econômicas associadas à biodiversidade amazônica estão intrinsecamente vinculadas aos povos e comunidades responsáveis por sua conservação e manejo) têm características logísticas próprias, distintas das dos grandes fluxos de matérias-primas (commodities) que tipicamente orientam o planejamento da infraestrutura nacional. Os principais gargalos enfrentados por cadeias como a castanha amazônica, o pirarucu, o açaí e outros produtos florestais têm a ver com o transporte fluvial, o armazenamento, a cadeia de frio, a infraestrutura portuária, os centros regionais de coleta e os elevados custos logísticos. Esses obstáculos reduzem significativamente a competitividade econômica das cadeias da sociobiodiversidade e limitam seu acesso aos mercados nacionais e internacionais. Destacou-se a importância de priorizar a logística para a sociobiodiversidade, desenhada a partir das características territoriais da Amazônia, como investimentos em centros logísticos regionais, a modernização da infraestrutura fluvial e o fortalecimento das capacidades locais para o processamento, a agregação de valor e a comercialização.
- Infraestrutura de cuidado, entendida como uma estratégia integrada de desenvolvimento territorial que articula saúde, educação, saneamento, energia, comunicações e geração de renda:** a experiência do Projeto Saúde e Alegria como referência no desenvolvimento de soluções integradas para promover a saúde, melhorar a qualidade de vida e impulsionar o desenvolvimento sustentável nas comunidades ribeirinhas da Amazônia. Existem diversos exemplos de tecnologias sociais adaptadas às condições amazônicas, entre elas sistemas comunitários de abastecimento de água, filtros de baixo custo para tratamento de água, energia solar, conectividade digital, Unidades Básicas de Saúde Fluviais e programas de capacitação comunitária para a operação e a manutenção dessas infraestruturas. As soluções devem ser desenhadas em conjunto com a comunidade para garantir a sustentabilidade operacional e fortalecer o protagonismo local na gestão dos serviços.
- A Diretora Executiva do Fundo CASA Socioambiental, enfatizou a necessidade de programas que cheguem às comunidades, com apoio direto para soluções locais, construídas a partir de suas iniciativas. O CASA já apoiou quase 70% das etnias do Brasil com destinação direta de recursos, totalizando mais de 5.000 iniciativas comunitárias. No ano de 2025, o Fundo CASA Socioambiental apoiou 252 projetos, USD 15 milhões, sendo 101 projetos na Amazônia e 405 projetos de sociobioeconomia. Ela assinala a necessidade de simplificar os mecanismos de financiamento e de criar canais que respondam rapidamente às necessidades comunitárias. Investir em infraestruturas sem levar em conta as necessidades dos territórios e de suas populações apenas aumenta as desigualdades já existentes.

Vozes e propostas dos participantes: Infraestrutura de base comunitária

COICA: Durante décadas, boa parte da infraestrutura para a integração sul-americana foi desenhada pensando em conectar mercados. Poucas vezes ela foi pensada para conectar culturas, pessoas e sistemas de conhecimentos ou ecossistemas. O resultado é conhecido: muitos corredores acabaram acelerando o desmatamento, a fragmentação territorial e cultural, e exacerbando os conflitos ambientais na Amazônia. Acreditamos que o Programa Conexão Sul representa uma oportunidade para fazer as coisas de maneira diferente. Nós, povos indígenas, não somos populações isoladas esperando ser conectadas pelos Estados. Pelo contrário, somos povos historicamente conectados entre si. Nossos povos mantêm relações econômicas, culturais, ecológicas e familiares que atravessam as fronteiras nacionais. Nossos rios e nossos caminhos ancestrais existem desde muito antes da

criação dos Estados modernos. Por isso, a primeira infraestrutura que o programa Conexão Sul deve conhecer é a infraestrutura viva e natural que já existe nos territórios. Em segundo lugar, o planejamento não pode começar com uma rodovia ou um corredor logístico; deve começar pelos Planos de Vida indígenas e pelos instrumentos de ordenamento territorial próprio definidos pelos governos indígenas. Ali já existem diagnósticos sobre mobilidade, saúde, educação, turismo sustentável e economias da floresta. A pergunta deixa de ser como levar infraestrutura aos territórios e passa a ser como a infraestrutura fortalece os projetos de vida de quem habita esses territórios. Em terceiro lugar, deve-se ampliar o conceito de conectividade. Para nossos povos, conectividade também significa fortalecer o intercâmbio de povos transfronteiriços, fortalecer o intercâmbio de bens e serviços essenciais, apoiar as cadeias de valor da sociobiodiversidade e gerar condições para que as economias locais prosperem sem destruir os ecossistemas que as tornam possíveis. Acreditamos que chegou o momento de criar um Comitê de Diálogo dentro do BID para a interlocução direta com os Povos Indígenas e Afrodescendentes, com participação direta de organizações como a COICA e a CONAQ. Isso permitiria apoiar o desenho de projetos adaptados às necessidades amazônicas. O melhor projeto não é aquele que permite extrair mais recursos em menos tempo, mas sim aquele que fortalece a integridade territorial, a diversidade cultural, a resiliência da floresta e a governança indígena. Conectar a América do Sul não pode significar fragmentar a Amazônia.

CONAQ (Brasil): A demarcação dos territórios de comunidades afrodescendentes é urgente. O BID pode apoiar o fortalecimento dos instrumentos que já desenvolvemos. A Amazônia quilombola e sua relação com a natureza devem estar no centro da agenda climática. Implementação e continuidade das iniciativas de bioeconomia quilombola, para que não sejam absorvidas pelo extrativismo predatório. Hoje as comunidades quilombolas são uma barreira para impedir o avanço do desmatamento, mas precisamos estar seguros em nossos territórios. Instamos que sejam levadas em conta instâncias de fortalecimento de nossos quilombos e nossos territórios. Esta é a visão que a CONAQ tem a respeito do território como fonte de energia para os membros da comunidade.

COIAB (Brasil): É necessário destinar recursos à governança das organizações indígenas, especialmente diante do retrocesso de direitos na conjuntura política regional. O Fundo indígena PODÁALI é fruto de 10 anos de debate do movimento indígena e apoia a economia indígena com autonomia e governança territorial.

CIDOB (Bolívia): Os programas do banco devem prever recursos para mitigar os danos socioambientais causados pelos projetos que apoiam. O cuidado da biodiversidade deve ser responsabilidade compartilhada entre os povos, o Estado e o setor privado.

DAR (Peru): A titulação de terras é um requisito fundamental para a infraestrutura comunitária, em especial a georreferenciação como ferramenta para a titulação, mas essa ferramenta sempre carece de financiamento. A informação local segue sendo um desafio de obter, por exemplo, informação básica sobre serviços básicos. As comunidades seguem sem serviços básicos como educação e saneamento, e também sem informação suficiente. A infraestrutura deve ser concebida como catalisadora da melhoria dos serviços, não como um fim em si mesma. Outro tema tem a ver com a diversificação da produção local, e a capacidade produtiva das comunidades não é a mesma coisa que as microempresas.

MPI (Ministério dos Povos Indígenas, Brasil): Observamos dificuldades para compreender o que é a consulta livre, prévia e informada. Muitas vezes ela é apresentada como um instrumento pontual que deve ser implementado em um momento determinado, mas devemos reafirmar que não é possível construir políticas públicas nem realizar investimentos sem a participação dos povos indígenas. A participação social conecta os projetos com a realidade do território.

BIC: A relevância da socialização local antecipada das primeiras ideias de conectividade, para construir processos de construção conjunta de projetos com os povos amazônicos, que serão decisivos para que possa haver bons processos de CPLI e sustentar sua continuidade durante a fase de implementação, ajustes e avaliação. Também vale a pena ressaltar o papel do BID Invest, considerando que boa parte dessa infraestrutura será realizada a partir de Parcerias Público-Privadas, com pedágios etc. Deve-se esclarecer o que significa e como será aplicado esse fundo de biodiversidade no contexto de Conexão Sul.

GT Infra (Brasil): A governança deve começar antes do desenho do projeto e se manter ao longo de toda a sua implementação. A cooperação técnica do BID deve ser colaborativa e participativa com a sociedade civil, centrada no planejamento do transporte e em sua articulação com o ordenamento territorial.

Fundo CASA Socioambiental (Brasil): É necessário simplificar os mecanismos e requisitos para acessar o financiamento e criar canais que respondam rapidamente às necessidades das comunidades. O banco poderia exigir contrapartidas, como o reconhecimento de direitos territoriais de populações tradicionais e outras ações de

apoio à conectividade ecológica e biocultural, para conceder recursos destinados a obras de infraestrutura e conectividade digital.

ISA (Brasil): A infraestrutura adequada para as comunidades amazônicas inclui, entre outros elementos, infraestrutura portuária e cadeias de frio para a sociobiodiversidade — elementos-chave para as economias locais que muitas vezes são invisibilizadas. O BID e os governos devem compreender as cadeias de produção da bioeconomia antes de desenhar projetos.

Saúde e Alegria (Brasil): A infraestrutura comunitária deve servir para prover serviços públicos essenciais: saúde, educação, conectividade. Deve ser adaptada às condições e necessidades de cada comunidade, sem replicar modelos urbanos na Amazônia.

Resposta do BID à sessão sobre infraestrutura de base comunitária

Amazônia Sempre (Ellen, BID): No Brasil, o BID realiza transferências diretas de recursos a grupos indígenas (Metareilá, CONAQ, COIAB, entre outros) por meio do mecanismo Grupo Minga. É a primeira vez, em 60 anos, que o BID consegue financiar diretamente organizações indígenas e afrodescendentes, atendendo a uma demanda histórica. No Brasil, estamos trabalhando com CONAQ e COIAB, e estamos em processo de aprovação com o Fundo Casa. Também temos um grant com a AIDSEP, e com a COICA lançamos em 2023 o Fundo Amazônia para a Vida, administrado pela COICA e pelo BID, no valor de USD 10 milhões (≈USD 1 milhão por país). Os projetos foram desenhados pelos próprios povos; o BID adaptou a linguagem e os requisitos institucionais para tornar isso possível. O banco está buscando mecanismos para apoiar pequenas empresas que consigam escalar a proteção da sociobiodiversidade. Esses apoios são muito importantes para apoiar iniciativas de bioeconomia e para o fortalecimento territorial e a governança de organizações, que são condições estruturantes para que suas iniciativas econômicas tenham êxito. Estamos elaborando uma compilação de lições aprendidas a partir de cooperações técnicas. Conectando com Conexão Sul, estamos tentando entender as atividades produtivas e como criar estruturas que lhes permitam escalar e replicar.

Renata Vargas Amaral (Conexão Sul, BID): Renata apresenta o Eduardo Café, responsável pela parte operacional de Conexão Sul. Reconhecemos que existe uma lacuna entre nossos clientes — os governos — e as populações que se beneficiam ou são prejudicadas pelos projetos. Sobre o fundo, o programa ainda não tem dinheiro. Ainda não começamos essa conversa por causa disso. Ainda não há financiamento externo para operacionalizar esse fundo. O documento de proposta de Conexão Sul já discutimos com o IDB Working Group, mas estamos pensando em fazer comentários por escrito, ou podemos fazer uma reunião específica. Um documento importante para Conexão Sul é o SEP e o Advisory Panel. Publicaremos o SEP proposto para que a sociedade civil possa indicar como melhorar e como o banco pode apoiar as comunidades. Uma mensagem final para hoje: deixar registrado que estamos do mesmo lado, que queremos construir juntos e que estamos nos articulando e aprendendo com as coisas que funcionaram no [Programa Amazônia Sempre](#). Insisto que isso é um ‘work in progress’ e que, para uma instituição com tanta burocracia, às vezes os prazos são mais longos por causa das instâncias internas de conversa e revisão que temos. Talvez valha a pena pensar em critérios de alinhamento de projetos. Também compartilhamos com o BIC os projetos que estão no âmbito do programa, mas ainda seguimos com discussões internas. Quando cheguei, no ano passado, havia muita descrença sobre o programa por causa da experiência da IIRSA e do COSIPLAN, e aqui estamos tentando fazer algo diferente. Também há a [Aliança pelo Transporte Sustentável](#), em parceria com o Banco Mundial, que está em processo de criação. Lembrem-se de que as coisas não estão escritas em pedra e que há espaço para aprender. Estamos tentando também ter essas mesas de diálogo com governos. Pensemos em como dar continuidade a esses diálogos com compromissos concretos.

BIC: É preciso identificar com o que se pode ir avançando no curto, médio e longo prazo. Por exemplo, algo que apareceu muito e ficou claro é que o BID pode ter um papel de facilitador entre o Estado, as comunidades e o setor privado. Precisamos ir além dos padrões sociais e ambientais do BID para a implementação de projetos, para pensar em projetos de transporte mais robustos — por exemplo, utilizando efetivamente a informação das avaliações estratégicas, pensando em cooperações técnicas e fundos específicos que vão além do custo da infraestrutura para garantir o cumprimento efetivo dos padrões.

ESG (BID): O BID busca maximizar a participação da sociedade civil, dos povos indígenas e de outros atores-chave, como o setor privado. Conexão Sul contará com sua própria estratégia de participação. Analisaremos todas as sugestões apresentadas na oficina e tentaremos incorporá-las para maximizar os benefícios para as comunidades.

Divisão de Transporte (BID): Tendo trabalhado no BID por 20 anos, a mudança de postura do banco é evidente. Quando existe esse tipo de espaço de troca, nossa capacidade técnica aumenta exponencialmente, porque incorporamos debates e conceitos trazidos pela sociedade civil. As oportunidades de comunicar o que faz o

Programa Conexão Sul estão associadas a ações estratégicas, como a Aliança de Transporte Amazônico (Banco Mundial/BID), que avança em paralelo. Estamos iniciando muitas atividades no setor de transporte na mesma fase, e esses espaços beneficiam todas elas.

Sessão 4: Governança, Transparência e Participação

Nesta seção não houve apresentações; o trabalho se baseou em retomar tudo o que foi apresentado e discutido nas seções anteriores para abordar temas relativos à governança, à transparência e à participação do programa Conexão Sul. Alguns dos temas-chave que inspiraram o debate sobre governança foram os anúncios feitos pelo BID nas sessões anteriores a respeito da criação de um Painel Consultivo Multissetorial; o Plano de Participação das Partes Interessadas e sua implementação; a possibilidade de gerar critérios de seleção de projetos; o desenvolvimento de oficinas nacionais e regionais de informação com organizações de Povos Indígenas e da sociedade civil, sob o enfoque de construção conjunta. A seguir, apresenta-se uma síntese da discussão de cada mesa realizada em plenária.

| Propostas das Mesas de Trabalho sobre governança do Programa Conexão Sul

As mesas de discussão da oficina geraram propostas concretas organizadas por tema. A seguir, sintetizam-se as principais contribuições:

- **Mesa 1** — Para as consultas em territórios indígenas, sugere-se a criação de uma instância de controle para garantir o cumprimento dos padrões de consulta e consentimento. Nessa linha, surge a ideia de estabelecer um Fundo de Integração para Povos e comunidades que garanta: a) a aplicação dos protocolos de consulta e o monitoramento social e ambiental; e b) garantir controle e monitoramento social e ambiental. Por outro lado, falou-se da incorporação e exigência de relatórios de cumprimento das Convenções de Palermo e Minamata.
- **Mesa 2** — Propôs-se a criação de instâncias regionais para compartilhar experiências positivas, recolher lições aprendidas e identificar bons modelos de infraestrutura que respeitem a conectividade ecológica e a pertinência cultural. A infraestrutura na Amazônia deve incluir o olhar dos povos.
- **Mesa 3** — Propôs-se fortalecer as estruturas de governança para influenciar antes da aprovação de projetos, mediante a criação de um conselho e de mecanismos que permitam aos Povos e comunidades participar dos processos de planejamento antes de as decisões serem tomadas. Identificou-se o Mecanismo Amazônico de Povos Indígenas - MAPI da OTCA e os governos subnacionais/ETI (Entidades Territoriais Indígenas e Autogovernos) como atores-chave para o diálogo. É preciso trabalhar para que, nessas instâncias, haja articulação entre todos esses atores.
- **Mesa 4** — Foi destacado o exemplo da elaboração de um Plano de Infraestrutura Verde Rodoviária (LIVV) na Colômbia como processo de articulação multi-ator, e instou-se ao estabelecimento de uma mesa permanente de diálogo e intercâmbio. Destacou-se o posicionamento do BID como articulador de níveis de governo (nacional, subnacional, local); e a importância de uma agenda de articulação interministerial no que se refere à infraestrutura. Também se destacou a importância de processos de co-desenho, para os quais é necessário o fortalecimento de capacidades de negociação para os povos indígenas.
- **Mesa 5** — Mencionou-se que tudo o que foi acordado nesta oficina para Conexão Sul deve se aplicar também às operações do BID Invest; devem-se garantir recursos financeiros para consultas e planos para povos indígenas; estabelecer instâncias de articulação prévias à definição de projetos; e assegurar a participação contínua com o BID.
- **Mesa 6** — O BID deve usar sua capacidade de interlocução e influência para gerar e apoiar espaços de discussão entre os Estados e a sociedade civil, os povos indígenas, afrodescendentes e tradicionais na prevenção de impactos, revisando boas experiências existentes. A infraestrutura deve ser entendida a

partir das economias da sociobiodiversidade — não apenas as de grande escala — para que efetivamente fortaleça a vida dos povos que habitam os territórios.

Destaques temáticos recorrentes desta seção

- ◆ **Infraestrutura comunitária e desenvolvimento local:** A infraestrutura deve responder às prioridades territoriais e comunitárias (saúde, educação, cadeias de frio, infraestrutura portuária, bioeconomia), não apenas à lógica comercial das grandes empresas ou de exportação de commodities. Há uma crítica implícita à ideia de entender a infraestrutura unicamente como grandes rodovias.
- ◆ **Participação de povos e comunidades:** Planos de vida como base do planejamento, um mecanismo permanente de diálogo e critérios de seleção co-construídos são as três demandas mais concretas. A infraestrutura deve fortalecer os territórios, não apenas facilitar o comércio.
- ◆ **Financiamento e fortalecimento de capacidades:** Fundos diretos às comunidades, mecanismos simplificados de acesso e co-desenho com fortalecimento prévio de capacidades de negociação indígena são condições para uma participação genuína.
- ◆ **Biodiversidade e sociobiodiversidade:** Bioeconomia, cadeias de valor da biodiversidade e infraestrutura verde se apresentam como um eixo econômico alternativo ao modelo extrativista. A infraestrutura viva já existente nos territórios deve ser reconhecida.
- ◆ **Governança e participação:** O Painel Consultivo, as instâncias de governança antecipatória e a articulação BID-sociedade civil-governos subnacionais são propostas concretas que surgiram de várias mesas de forma convergente.

Preocupações Transversais dos Povos Indígenas, Afrodescendentes e Sociedade Civil

Essas preocupações surgiram de maneira recorrente ao longo de toda a oficina e estão reunidas aqui de forma sintética como elementos que necessitam de acompanhamento constante.

- **Consulta e participação não genuínas:** os processos de consulta tipicamente apresentam apenas os aspectos positivos dos projetos; geralmente o que é aprovado depois não guarda correlação com o que é implementado. Exige-se "construção e implementação conjunta" dos projetos de infraestrutura desde as etapas iniciais de planejamento — upstream —, e não consultas tardias quando os desenhos já estão fechados.
- **Segurança territorial e titulação de terras:** 90% dos assentamentos quilombolas sem titulação; povos indígenas com mais de 40 anos de espera em seus processos de titulação de terras. A falta de segurança jurídica limita a participação efetiva em projetos de infraestrutura e os expõe à insegurança territorial. Os projetos de infraestrutura devem ter um forte componente para garantir a segurança territorial dos povos amazônicos e a proteção de unidades de conservação e áreas protegidas.
- **Impactos cumulativos, sinérgicos e indiretos:** os instrumentos de avaliação ambiental continuam sendo insuficientes para capturá-los. O anúncio de uma obra já ativa a especulação de terras antes mesmo de a construção começar.
- **Governança territorial e economias ilegais:** as grandes obras historicamente incentivaram atividades ilegais (extração de madeira, mineração, narcotráfico, tráfico de terras). A criminalidade raramente é integrada à gestão pública dos projetos. Solicita-se incorporar explicitamente os padrões das Convenções de Minamata e Palermo.

- **Transparência e acesso à informação:** dificuldades para acessar informação oportuna em formatos adequados desde a etapa de desenho. Pede-se um sistema de transparência com informação em tempo real, critérios públicos para a seleção de projetos e vigilância anticorrupção.
- **Biodiversidade, clima e ponto de não retorno amazônico:** a biodiversidade e os serviços ecossistêmicos devem estar no centro do planejamento dos projetos de infraestrutura. Entre 1985 e 2022, a Amazônia perdeu 23% da conectividade de sua biodiversidade. Citam-se a Opinião Consultiva n.º 32 da Corte IDH e o Acordo de Escazú como marcos de referência.
- **Financiamento insuficiente para a infraestrutura de dos povos amazônicos:** a titulação de terras e outros requisitos de proteção carecem cronicamente de recursos. Pede-se simplificar os mecanismos de acesso e criar canais de resposta rápida que apoiem a sociobioeconomia e as cadeias de valor da biodiversidade.
- **Proteção de defensores ambientais e climáticos:** os contextos de grandes projetos de infraestrutura costumam colocar em risco quem defende seus territórios. A oficina enfatizou a necessidade de que o BID e os governos estabeleçam protocolos e mecanismos específicos de proteção para os defensores ambientais e climáticos, como condição para qualquer processo de participação genuína.

Síntese: Mensagens-Chave da Oficina

As cinco mensagens a seguir emergiram de maneira recorrente e convergente ao longo de todas as sessões e mesas de trabalho. Representam o consenso mais sólido da oficina.

As cinco mensagens mais recorrentes da oficina

1. A participação deve ocorrer antes de as decisões serem tomadas. Não basta consultar sobre projetos já desenhadas; as comunidades devem poder incidir desde o planejamento estratégico.
2. Os corredores devem ser planejados como processos territoriais, e não unicamente como infraestrutura de transporte. A ideia "corredor ≠ rodovia" aparece de múltiplas formas: multimodalidade, governança territorial, planos de vida.
3. As Avaliações Ambientais Estratégicas e a SESCO devem se tornar ferramentas centrais para decidir investimentos, com a análise de alternativas, e não apenas para avaliar impactos depois de os projetos já estarem definidos.
4. A governança do Programa Conexão Sul precisa se institucionalizar. O Painel Consultivo, os mecanismos permanentes de diálogo, os critérios de seleção de projetos, a participação contínua e a coordenação multinível aparecem reiteradamente como condições mínimas.
5. A Amazônia requer um modelo distinto de infraestrutura: um que fortaleça os territórios, proteja a biodiversidade, apoie a bioeconomia, respeite e fortaleça os povos indígenas, afrodescendentes e as comunidades tradicionais, e responda às prioridades locais — não unicamente à demanda comercial ou exportadora.

Um achado transversal: *Embora tenha havido demandas por mais financiamento para garantir que os projetos de infraestrutura de transporte respeitem os direitos territoriais dos povos e protejam o bioma amazônico, a maior parte das discussões girou em torno de como as decisões são tomadas, quem participa, que tipo de infraestrutura é priorizado e como incorporar a dimensão territorial desde o início. Por exemplo, uma preocupação central não é quanto o BID investe, mas como ele decide investir.*

Compromissos e Próximos Passos

A tabela a seguir integra três tipos de ação: (i) **compromissos explícitos do BID** anunciados durante a oficina; (ii) **propostas de as mesas de trabalho** da sociedade civil e dos povos amazônicos, que requerem acompanhamento e negociação; e (iii) **ações de incidência de a sociedade civil** coordenadas pelo BIC e pelas organizações co-convocantes. Em todos os casos, identifica-se o responsável principal.

Compromisso/Propostas das mesas/Ações de incidência	Responsável	Prazo / Acompanhamento
COMPROMISSOS DO BID E AÇÕES PARA ACOMPANHAMENTO <i>Alguns foram anunciados explicitamente pelo BID durante a oficina e outros requerem acompanhamento e negociação com o BID</i>		
1. Enviar a minuta do Plano de Relacionamento com Partes Interessadas (SEP) do Programa Conexão Sul diretamente aos participantes da oficina para receber seus comentários e retroalimentação, em um prazo de 30 dias O BID se compromete a incorporar muitas das sugestões apresentadas na oficina ao SEP.	Eduardo Café / Renata Vargas Amaral (PCS, BID)	Comprometido durante a oficina. Ação imediata.
2. Avançar na criação de um Painel Consultivo ampliado com a sociedade civil, os povos indígenas, as comunidades afrodescendentes, o setor privado e a academia.	Renata Vargas Amaral (PCS)/ Tatiana Schor (Equipe Sociedade Civil)	Em processo de definição.
3. Criar critérios transparentes para a seleção e priorização de projetos do Programa Conexão Sul, que incorporem a viabilidade social e ambiental. Por exemplo, falou-se sobre a necessidade de vincular projetos específicos com planos robustos de planejamento setorial e territorial como um critério.	Renata Vargas Amaral/ Daniel Torres (INE, BID)	Para dar seguimento (data não definida).
4. Apoiar melhorias no planejamento setorial de infraestruturas ('upstream planning') como base para integrar projetos e iniciativas entre os países, com boas práticas de transparência, participação social, incorporação da dimensão socioambiental e análise de alternativas, aproveitando projetos de cooperação técnica do Banco.	Renata Vargas Amaral, Equipe Sociedade Civil, Zachary (BID) Em colaboração com GT Infra, IEMA, BIC e outras OSCs	Contínuo
5. Concluir a Avaliação Estratégica Ambiental, Social e Climática (SESCA) para o Corredor Bio-Oceânico Capricórnio, incluindo a análise de impactos cumulativos e a plataforma geoespacial pública, considerando as contribuições apresentadas pelo IDBWG. A SESCO/Capricórnio contará com seu próprio Plano de Relacionamento com Partes Interessadas (SEP) para incorporar o conhecimento local.	Renata Vargas Amaral (BID)/Zachary (equipe ESG)	Em andamento.
6. Compartilhar documentos preparatórios e produtos finais da SESCO do Corredor Bioceânico Capricórnio com as organizações da sociedade civil participantes da oficina.	Renata Vargas Amaral (BID)/Zachary (ESG, BID)	Comprometido explicitamente em sessão.

7. Compartilhar os produtos finais das Cooperações Técnicas que estão sendo financiadas no âmbito do PCS	Renata Vargas Amaral (BID)/Zachary (ESG, BID)	Para dar seguimento (data não definida).
PROPOSTAS DAS MESAS DE TRABALHO <i>Elaboradas pela sociedade civil e pelos povos amazônicos; requerem acompanhamento e negociação com o BID.</i>		
1. No âmbito da discussão do SEP do Programa Conexão Sul, verificar como se pode estabelecer uma instância de controle para garantir o cumprimento dos padrões de consulta nos territórios indígenas.	Acompanhamento: COICA / CONAQ	Proposta da Mesa 2. A formalizar.
2. Fortalecer as estruturas de governança que estão sendo desenvolvidas no BID (Plano de ação, SEP, Painel Consultivo, etc.), antecipando a aprovação de projetos, com a criação de um Conselho que possa influenciar antes da decisão final. Envolver os governos subnacionais e as Entidades Territoriais Indígenas como atores-chave.	Acompanhamento: COICA / BIC/GT Infra/Conectas	Proposta da Mesa 4. A definir mecanismo.
3. Aplicar a Declaração de Belém como marco de referência para o desenho e a implementação do Programa Conexão Sul.	BID + organizações indígenas. Acompanhamento: COICA / GT Infra/Conectas	Proposta da Mesa 6. A formalizar.
4. Impulsionar uma agenda de articulação interministerial nos países para integrar o planejamento do transporte com o ordenamento territorial.	BID (facilitador) + governos nacionais. Acompanhamento: Daniel Torres (BID — Transporte)	Proposta da Mesa 5. Demanda de longo prazo.
5. Levar o planejamento dos corredores e outras iniciativas de Conexão Sul ao debate do MAPI (Mecanismo Amazônico de Povos Indígenas) e outras iniciativas da OTCA, como a CETICAM, em processo de reativação.	COICA + povos indígenas amazônicos	Proposta da Mesa 4. Ação de incidência.
6. Criar um Fundo de Integração e Governança Territorial para comunidades que garanta recursos para processos de consulta, com base em protocolos autônomos, apoio ao reconhecimento de direitos territoriais e estratégias comunitárias de gestão territorial e proteção social e ambiental diante dos riscos e impactos socioambientais de projetos de infraestrutura.	Acompanhamento: Carolina Juaneda (BIC)	Proposta da Mesa 2. A negociar com o BID.
AÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL <i>Ações de incidência coordenadas pelo BIC, GT Infra e Conectas.</i>		
1. Criar instâncias permanentes para compartilhar experiências positivas em nível regional e recolher lições aprendidas no âmbito do PPI do Programa Conexão Sul	BID + BIC + organizações co-convocantes. Acompanhamento: Carolina Juaneda (BIC)/GT Infra/Conectas	Proposta acordada. Definir cronograma.
2. Abrir espaços de diálogo em outros países da região para socializar informações sobre o programa Conexão Sul e construir demandas conjuntas entre a sociedade civil sul-americana.	BIC + organizações co-convocantes. Acompanhamento: Carolina Juaneda (BIC)	Proposta explícita da oficina. A definir o cronograma e os países prioritários.

3. Trabalhar com o BID Invest para que todos os compromissos que buscamos avançar no âmbito do programa também se apliquem a este braço privado do Banco.	Equipe sociedade civil (BID)	Demanda acordada pela sociedade civil. Pendente de formalização.
4. Continuar o diálogo sobre governança e financiamento para projetos de infraestrutura de base comunitária, incluindo apoio direto às comunidades, considerando a possível ampliação do Fundo Amazônia para a Vida, o aproveitamento de outras oportunidades de apoio do programa Amazônia Sempre e de outros fundos (bilaterais ou com múltiplos doadores).	Eduardo Café, Tatiana e Ellen (BID) + COICA + organizações amazônicas	Contínuo.
5. Elaborar cartas das organizações locais de 5 países (Brasil, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia) aos escritórios do BID em seus países para solicitar reuniões de acompanhamento sobre projetos de transporte e infraestrutura no âmbito de Conexão Sul.	CONAQ, CIDOB, FENAMAD/AIDSEP, FOIN, COICA-Colômbia. Coordenação: Carolina Juaneda (BIC)	A realizar nas próximas semanas.
6. Realizar reuniões virtuais com organizações locais nos 5 países para socializar os avanços de Conexão Sul e continuar construindo demandas conjuntas.	BIC + organizações co-convocantes. Acompanhamento: Carolina Juaneda (BIC)/GT Infra/Conectas	A programar.

Nota sobre o Processo de Sistematização

Este resumo foi elaborado a partir das notas tomadas na oficina, da revisão da gravação e da transcrição da sistematização realizada no quadro durante a oficina. A estrutura segue a ordem da agenda. Nas seções de debate, identificam-se as organizações participantes; na tabela de compromissos, incluem-se os nomes das pessoas responsáveis pelo acompanhamento quando surgiram explicitamente na oficina.

Este documento é de circulação interna entre os participantes da oficina. Para consultas: cjuaneda@bankinformationcenter.org, giovanna.valentim@conectas.org, brent.millikan@gmail.com

Recursos Adicionais

- [Link](#) para as agendas do evento.

Siglas mais utilizadas neste documento

BID — Banco Interamericano de Desenvolvimento.

PCS — Programa Conexão Sul (do BID).

BIC — Bank Information Center.

GT Infra — Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental.

IDB Working Group / Grupo de Trabalho sobre o BID — rede de organizações internacionais, regionais e da América Latina que atuam junto ao Grupo BID.

IIRSA — Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana.

COSIPLAN — Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento.

SEP — Plano de Relacionamento com Partes Interessadas (Stakeholder Engagement Plan).

SESCA — Avaliação Estratégica Ambiental, Social e Climática.

MPAS — Marco de Políticas Ambientais e Sociais do BID.

OVE — Escritório de Avaliação e Supervisão do BID.

ESG — Divisão de Soluções Ambientais e Sociais do BID.

COICA — Coordenadora das Organizações Indígenas da Bacia Amazônica.

CONAQ — Coordenação Nacional de Articulação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas.

COIAB — Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira.

CIDOB — Confederação dos Povos Indígenas da Bolívia.

CPLI — Consentimento Prévio, Livre e Informado.

MAPI — Mecanismo Amazônico dos Povos Indígenas.