



7206454



08748.000632/2019-60



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

OFÍCIO Nº 1909/2024/DPDS/FUNAI

Brasília, data da assinatura eletrônica.

À Senhora
SABRINA MIRANDA BRITO
Gerência Socioambiental
Norte Energia S.A
Avenida Tancredo Neves, nº 5002 - Bairro Independente III
68.372-590 Altamira/PA
ssaioficios@norteenergiasa.com.br

Com cópia:

À Senhora
CLAUDIA JEANNE DA SILVA BARROS
Diretora
Diretoria de Licenciamento Ambiental - Dilic
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama
Brasília-DF
(Protocolo eletrônico)

Assunto: CI-PBA da UHE Belo Monte. Manutenção de vias de acesso e pontes na Terra Indígena Trincheira Bacajá

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08748.000632/2019-60.

Senhora Gerente,

- No âmbito do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental da UHE Belo Monte, em atenção à Carta CE 175/2024 - GSI (SEI nº 6833046), vimos em atenção à medida consignada no Programa de Infraestrutura, especificamente no que concerne à construção e manutenção de vias de acesso à Terra Indígena Trincheira Bacajá.
- Considerando a premissa fundamental do licenciamento ambiental de que, para todo impacto, deve haver medida correspondente e adequada, cumpre destacar que a medida em questão visa mitigar impacto direto do empreendimento sobre o modo de vida Xikrin. Como é sabido, a implantação do Trecho de Vazão Reduzida (TVR) e a operação da Hidrelétrica, alterando o regime de vazão e cheia do rio Xingu, também tiveram efeitos no baixo curso do rio Bacajá, utilizado como meio de acesso fluvial dos indígenas à cidade de Altamira. Ao contrário do cenário existente previamente à instalação do empreendimento na região, atualmente as estradas em questão constituem a via privilegiada de acesso da cidade à Terra Indígena Trincheira Bacajá. O acesso fluvial à Altamira foi comprometido em boa parte do ano, em razão da captura de água do rio Xingu para a geração de energia, expondo por períodos mais prolongados as cachoeiras próxima à foz do Bacajá.
- Resgatamos o Parecer 21/2009:

Esse trecho, onde há um efeito de represamento do rio Bacajá pela cheia do rio Xingu, hoje chega a ter uma extensão de aproximadamente 25 km no pico da cheia. A partir de modelagens matemáticas, verificou-se que a diminuição na vazão do rio Xingu causará a perda de uma parte da planície de inundação do baixo curso do rio Bacajá. Essa perda variará em função da interação dos dois componentes: vazão do Xingu X vazão do Bacajá. Os impactos diretos disto para os Xikrin da TI Trincheira-Bacajá podem ser resumidas em dois pontos principais: (1) a perda de navegabilidade no trecho em questão, devido às cachoeiras que ficarão expostas com o nível mais baixo do rio, no trecho do remanso e (2) impactos sobre populações de peixes que utilizam os recursos e nichos de alimentação e reprodução dessa planície de inundação do remanso (floresta de igapó e outros tipos de vegetação).

4. À época dos estudos, o modal fluvial era o principal meio de transporte dos Xikrin da Terra Indígena Trincheira Bacajá e uma das principais preocupações relacionadas ao barramento do rio Xingu. Com o aumento da dificuldade ou eventual impossibilidade de acesso à Altamira com embarcações, todas as aldeias ressaltaram *"a necessidade de manter e limpar a estrada, que sempre fecha e alaga durante as chuvas e deve ser continuamente limpa e planeada"* (EIA, Volume 35, TOMO 5, p. 179). O estudo destacou:

Ressalte-se que a estrada efetivamente se fará necessário caso a navegabilidade nos rios Bacajá e Xingu for prejudicada tornando mais morosa e custosa a viagem. (...) Ademais, o maior tempo de seca do Bacajá extrapolará o tempo da seca, ou seja, da falta de chuva. Isso quer dizer que, se hoje o trânsito pode ser feito muitas vezes de modo alternado entre estrada e rio, isso não será mais possível. Atualmente, quando o rio está seco não chove e a estrada fica transitável. Na época da chuva, as estradas ficam intransitáveis, mas o rio bom para a navegação. Com uma vazão reduzida prolongada no Bacajá, muitas vezes o rio não estará navegável enquanto as estradas tiverem *(sic)* também intransitáveis pela chuva. (idem, p. 179 e 180)

5. Mais adiante, ao indicar que o efeito negativo do TVR sobre a navegabilidade no baixo Bacajá terá como impacto a demanda por alternativas de acesso, o estudo faz sua descrição:

A alternativa mencionada pelos índios Xikrin do Bacajá é a abertura de estrada dentro da Terra Indígena Trincheira Bacajá. Sendo uma decorrência direta dos impactos causados pela implantação do AHE Belo Monte, optou-se por descrever a rede de impacto primário e derivados desta demanda. Vale ressaltar que os impactos referentes à alternativa de acesso, como a escolha por abertura de estrada, irão se somar aos impactos do empreendimento já descritos anteriormente, intensificando-os.

Atualmente, as comunidades da TITB têm domínio técnico da navegação e condições materiais de navegação fluvial, como motores e embarcações de propriedade dos índios e dos serviços que os atendem e que deles fazem uso no transporte de materiais e profissionais. A modificação do meio de transporte fluvial para terrestre terá impactos na autonomia de movimento dos índios, que não dispõem de conhecimentos técnicos e veículos adequados a esse meio, e levará à necessidade de adequação também dos serviços que os atendem.

Ressalte-se que a estrada não minimizaria completamente a perda de acessibilidade na TI e para fora dela, já que a eventual redução da vazão do rio Bacajá poderá ser mais duradoura do que o corrente, de modo a que a seca do rio possa não mais corresponder ao período de falta de chuvas, e que no período de chuvas o trânsito por terra é impossibilitado, já que as estradas ficam alagadas.

A construção da estrada é importante minimização do impacto derivado da eventual perda de navegabilidade no rio Bacajá e no incremento da dificuldade na navegação do rio Xingu em seu trecho de Vazão Reduzida e na transposição da Barragem. Isso evitaria o isolamento da TITB e a impossibilitação dos serviços de atendimento e da comunicação e transporte. Ela, porém o minimizaria parcialmente, já que a estrada é sazonal, permanecendo intrafegável durante o período de chuvas, e que grande parte da comunicação e do transporte efetivado pelos índios da TITB, em especial aqueles relativos aos contatos entre as aldeias e às atividades de produção e subsistência, permanecerão sendo fundamentalmente fluvial, sendo o rio Bacajá a conexão entre esses pontos. Alternativas rodoviárias de acesso são meios fundamentais de minimizar impactos relativos à acessibilidade mais insuficientes, devendo ser articuladas com as vias fluviais já disponíveis e que devem ser mantidas. Alternativas rodoviárias de acesso também são geradoras de impactos que demandam atenção. (idem, p. 190)

6. A dificuldade de acesso a Altamira em razão do maior período de seca causado pela operação da UHE Belo Monte constitui impacto de significativa magnitude e permanente para os Xikrin da TITB. Basta considerar que à época dos estudos a aldeia Bacajá, por exemplo, a mais antiga da TI, não possuía acesso terrestre, apenas fluvial ou por avião. Ante o impacto previsto, o estudo indicou a necessidade de um Programa de Acessibilidade que, entre as suas diretrizes, incluía:

- Construção e manutenção contínua de meios alternativos e complementares de transporte rodoviário, com abertura de estradas que partam das aldeias e dêem acesso a Altamira e/ou à Rodovia Transamazônica, de modo a garantir o trânsito a Altamira, a remoção de doentes, a manutenção com qualidade dos serviços de atenção à saúde, educação e outros nas aldeias, e o transporte de bens e mercadorias entre a cidade de Altamira e as aldeias da TITB. (idem, p. 222)

7. Acerca da proposição desse Programa o Parecer nº 21/2009 menciona que "*o estudo prevê que a abertura e/ou melhoria de estradas de acesso às aldeias se tornará obrigatório a partir do momento em que há uma vazão reduzida na Volta Grande do Xingu* (p. 67). Sendo o Trecho de Vazão Reduzida um impacto permanente da operação do empreendimento, no caso das Terras e comunidades indígenas que sofrem diretamente seu impacto, a abertura, melhoria e manutenção de estradas são medidas mitigatórias e compensatórias para as quais não cabe interrupção. A lógica do licenciamento é que enquanto houver impacto, deve haver medida para tratá-lo.

8. O Termo de Cooperação de 2015, firmado entre Funai e Norte Energia, na Cláusula Segunda (Das obrigações da NESAs), inciso I, item "f", dispõe:

Dar continuidade aos monitoramentos em curso no rio Bacajá. Inclusive sobre a sua navegabilidade, incluindo todo o trecho no interior da TI Trincheira Bacajá até a sua foz, incluindo o povo Xikrin nas discussões do Trecho de Vazão Reduzida (TVR), adotando medidas que visem corrigir possíveis mudanças no rio decorrentes da redução da vazão.

9. Não localizamos nos relatórios o monitoramento da navegabilidade no rio Bacajá, apenas no rio Xingu. A interrupção da medida precisaria estar baseada em evidências de que o efeito do TVR no Bacajá e o próprio TVR (caminho para acesso fluvial da TI Trincheira Bacajá à Altamira) não tiveram impacto sobre a navegabilidade, o que comprovadamente não se verifica.

10. Quando à duração do programa, destacamos que no caso da UHE Belo Monte, o PBA-CI tem duração inicial prevista de 35 (trinta e cinco) anos, correspondente ao tempo da concessão do empreendimento. Sendo um Plano de longa duração e a realidade dinâmica, o PBA-CI analisado e aprovado contemplou um ciclo inicial de 5 (cinco) anos. O Programa de Infraestrutura, especificamente, previu que as obras de abertura e melhoria de acesso seriam executadas nos primeiros dois anos e as manutenções continuariam pelos próximos 3 (três) anos. Tal prazo parte da premissa de planejamento de ciclos a cada cinco anos.

11. Para dar continuidade ao referido Programa e ao Plano Básico em geral, á página 51 do PBA-CI/PMX, Volume 1, há a previsão de revisões periódicas a cada ciclo de 5 (cinco) anos. Tal procedimento é comum em diversos processos de licenciamento acompanhados pela Funai, e visa adequar às medidas à dinâmica natural das comunidades afetadas, bem como à avaliação da continuidade ou não dos impactos. Não se trata de dizer que a obrigação do empreendedor se encerra após cinco anos. Significa, isso sim, que a cada cinco anos, a continuidade do impacto deve ser avaliada, assim como a pertinência e adequação das medidas para definição do que carece de continuidade.

12. Além disso, há que se reforçar que o direito indígena à Consulta Livre, Prévia e Informada perpassa todo o processo de licenciamento ambiental, sendo que qualquer decisão deve ocorrer a partir do diálogo com as comunidades impactadas, observando as etapas de construção participativa, análise e manifestação da Funai, bem como apresentação/validação com as comunidades, como condição às alterações na proposta originalmente acordada.

13. Uma vez que não foi firmado novo acordo em torno de mudanças no ciclo de cinco anos do PBA-CI, permanece válida a proposta original. Some-se a isso, a continuidade do impacto relacionado às dificuldades de navegabilidade e acesso fluvial dos Xikrin à Altamira, o qual decorre diretamente do Trecho de Vazão Reduzida. Sem a manutenção permanente das vias de acesso à TI, a população Xikrin corre o risco de isolamento, falta de acesso a serviços de saúde e educação, bem como a própria inviabilidade de execução de ações do PBA-CI.

14. Diante do exposto, solicitamos que a Norte Energia retome as ações de manutenção e melhoria das vias de acesso da Terra Indígena Trincheira Bacajá.

15. Colocamo-nos à disposição para esclarecimentos adicionais junto à Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental (CGLic), por meio do telefone (61) 3247-6908 ou pelo e-mail cglic@funai.gov.br.

Atenciosamente,

LUCIA ALBERTA ANDRADE DE OLIVEIRA
Diretora de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável



Documento assinado eletronicamente por **Lucia Alberta Andrade de Oliveira, Diretor(a)**, em 20/08/2024, às 14:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site:

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

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **7206454** e o código CRC **5E495114**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08748.000632/2019-60

SEI nº 7206454

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