

D. 006/2019 KABU/JUR

**URGENTE**

Brasília-DF, 28 de novembro de 2019

À Senhora

**Carla Fonseca – Coordenadora Substituta CGLIC**

Fundação Nacional do Índio

FUNAI, Brasília-DF

SCS - Quadra 09 Bloco B Ed. Parque Cidade Corporate - Brasília/DF - CEP 70.308-200

Assunto: Nota Técnica do Instituto Kabu, povo Kayapó do subgrupo Menkragnoti.

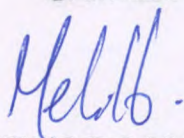
Senhora Coordenadora,

Além dos temas urgentes relacionados a renovação PBA BR 163, sua concessão da BR 163 (Processo 08620.001676/2009-71), está em estudo nesta Fundação o empreendimento denominado Ferrogrão, em curso neste órgão (Processo 08620.001520/2015-16). É muito importante que a questão seja acompanhada nos termos da Nota Técnica em anexo, para que produza seus efeitos jurídicos e socioambientais.

Aguardamos resposta.

Atenciosamente,

*Tomeikwa Bepakati*  
TOMEIKWA BEPAKATI  
Instituto Kabu  
Diretor Presidente  
CPF: 604.647.392-68



**MELILLO DINIS DO NASCIMENTO**  
OAB/DF 13.096



## NOTA TÉCNICA

### A FERROGRÃO (EF-070) E AS TERRAS INDÍGENAS BAÚ, MENKRAGNOTI E PANARÁ

Brasília, novembro de 2019

*Rodrigo Agra Balbuena*  
Consultor – Instituto Kabu

#### PROCESSOS

INSTITUIÇÃO	PROCESSO
IBAMA	02001.001755/2015-31
FUNAI	08620.001520/2015-16

1

#### INTRODUÇÃO

Este documento apresenta um conjunto de informações que visa subsidiar a discussão relativa aos impactos da exclusão das Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará do Estudo do Componente Indígena (ECI) que compõe o processo de licenciamento ambiental da ferrovia EF-170: Lucas do Rio Verde/MT-Itaituba/PA (Ferrogrão).

#### JUSTIFICATIVAS E OBJETIVO

Em 10 de setembro de 2019 a FUNAI tornou público o Termo de Referência Específico para o desenvolvimento de Estudo do Componente Indígena (ECI) da ferrovia EF-170 e incluiu na relação das áreas contempladas as Reservas Praia do Índio e Praia do Mangue, ambas da etnia Munduruku, situadas nas proximidades de núcleo urbano de Itaituba/PA.

A exclusão das Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará representa uma ameaça aos direitos dos povos desses territórios e contraria entendimento estabelecido anteriormente





entre representantes dos Kayapó, do Ministério de Infraestrutura e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) -que consta dos processos como empreendedora da infraestrutura.

Pelo menos desde 2016 vêm sendo feitas tratativas entre os Kayapó e as instituições citadas, que conduziam ao entendimento de que as comunidades dessas Terras Indígenas seriam contempladas no estudo, o que não se concretizou quando da publicação do Termo de Referência Específico.

Diante do exposto, esta nota técnica tem como objetivo levantar alguns aspectos essenciais associados à exclusão, considerando tanto as características do empreendimento proposto, como peculiaridades dos ambientes interceptados e pressões e ameaças sobre os territórios indígenas não contemplados pelo ECI e que podem vir a sofrer efeitos decorrentes da implantação da ferrovia.

As referidas pressões, diretamente relacionadas ao processo de pavimentação da rodovia BR-163, podem se agravar a partir da construção da ferrovia, o que por si só já justificaria a inclusão das três TIs no ECI.

2

Diante das circunstâncias, são apresentados argumentos que justificam a impropriedade da exclusão e demonstram a necessidade de reformá-la para garantir a plena proteção aos direitos indígenas nos termos da lei.

## **O MARCO REGULATÓRIO, A FERROVIA E AS TERRAS INDÍGENAS BAÚ, MENKRAGNOTI E PANARÁ**

A Figura 1 a seguir mostram o traçado da Ferrogrão e sua relação com as Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará. Embora o processo mencionado no TR da Funai descreva o trecho ferroviário como Lucas do Rio Verde/MT-Itaituba/PA, o traçado apresentado é o mesmo que consta da Ficha de Caracterização de Atividade (FCA) disponível no site do





Av. Dr. Isaias Antunes Pinheiro, N° 294 - Santa Luzia  
Novo Progresso - PA - CEP: 68193-000

☎ (93) 3528-2644 / 3528-1030  
☎ (93) 98118-2321 / (93) 98127-8358  
✉ contato@kabu.org.br  
🌐 www.kabu.org.br



IBAMA<sup>1</sup> e que descreve o projeto como “Implantação da infraestrutura ferroviária da EF-170 no trecho compreendido entre Sinop/MT e Itaituba/PA, distrito de Miritituba”.

---

<sup>1</sup> [https://servicos.ibama.gov.br/licenciamento/consulta\\_empresendimentos.php](https://servicos.ibama.gov.br/licenciamento/consulta_empresendimentos.php)





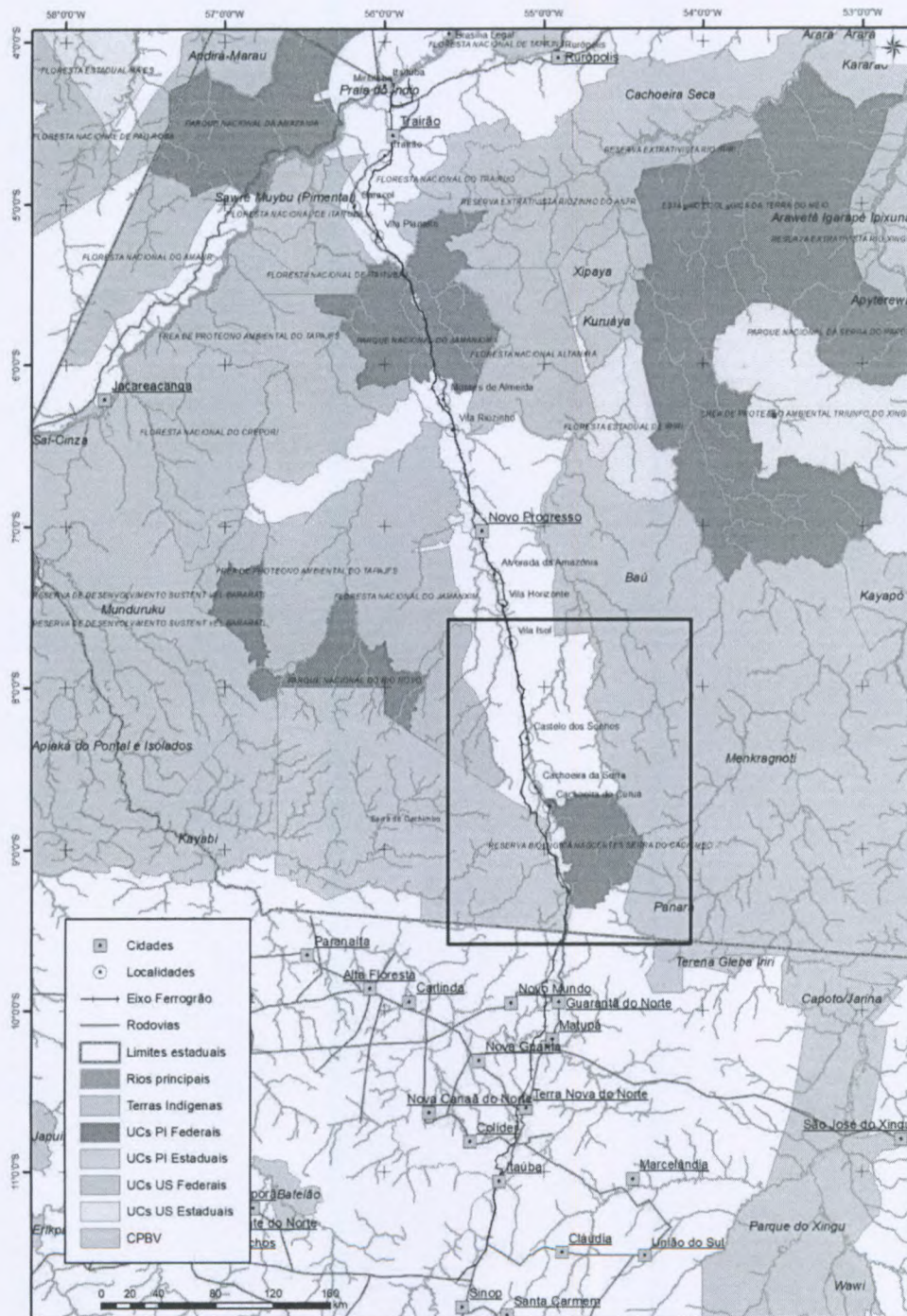


Figura 1: Traçado da Ferrogirão (área destacada apresentada na Figura 2).





Algumas características da ferrovia fazem com que, ao adotar-se o princípio da precaução, que estrutura a ação do Estado com relação ao meio ambiente, a exclusão das terras indígenas Baú, Menkragnoti e Panará, introduza uma mácula no licenciamento ambiental que pode vir a ter sérios reflexos quanto à segurança jurídica do processo, com óbvios reflexos nos contratos de concessão do empreendimento ferroviário.

O traçado que consta da Ficha de Caracterização de Atividade disponível no site do IBAMA tem uma extensão de 939,9 km, iniciado ao norte da sede municipal de Sinop/MT, prosseguindo até o distrito de Miritituba, no município de Itaituba/PA.

O estabelecimento do alcance dos Estudos do Componente Indígena em um processo de licenciamento ambiental é regulado pela Portaria Interministerial 60 de 24 de março de 2015, que "*estabelece procedimentos administrativos que disciplinam a atuação dos órgãos e entidades da administração pública federal em processos de licenciamento ambiental de competência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA*". No anexo I da mesma portaria são estabelecidas distâncias de referência que determinam de forma automática a inclusão de Terras Indígenas nos estudos ambientais necessários ao processo de licenciamento, como estabelece seu artigo 3º, transcrito a seguir:

*Art. 3º No início do procedimento de licenciamento ambiental, o IBAMA deverá, na FCA, solicitar informações do empreendedor sobre possíveis intervenções em terra indígena, em terra quilombola, em bens culturais acautelados e em áreas ou regiões de risco ou endêmicas para malária.*

*§ 1º No caso de omissão ou inveracidade das informações solicitadas no caput, o IBAMA deverá informá-la às autoridades competentes para a apuração da responsabilidade do empreendedor, na forma da legislação em vigor.*

*§ 2º Para fins do disposto no caput, presume-se a intervenção:*

*I - em terra indígena, quando a atividade ou o empreendimento submetido ao licenciamento ambiental localizar-se em terra indígena ou apresentar elementos que possam ocasionar impacto socioambiental direto na terra indígena, respeitados os limites do Anexo I;*

*(...)*

*§ 3º Em casos excepcionais, desde que devidamente justificados e em função das especificidades da atividade ou do empreendimento e das peculiaridades locais, os*





*limites estabelecidos no Anexo I poderão ser alterados, de comum acordo entre o IBAMA, o órgão ou entidade envolvido e o empreendedor.<sup>2</sup>*

(...)

#### ANEXO I

Tipologia	Distância (km)	
	Amazônia Legal	Demais Regiões
<i>Ferrovias</i>	<i>10 km</i>	<i>5 km</i>
<i>Dutos</i>	<i>5 km</i>	<i>3 km</i>
<i>Linhas de transmissão</i>	<i>8 km</i>	<i>5 km</i>
<i>Rodovias</i>	<i>40 km</i>	<i>10 km</i>
<i>Empreendimentos pontuais (portos, mineração e termoelétricas)</i>	<i>10 km</i>	<i>8 km</i>
<i>Aproveitamentos hidrelétricos (UHEs e PCHs)</i>	<i>40 km* (ou reservatório acrescido de 20 km a jusante)</i>	<i>15 km* (ou reservatório acrescido de 20 km a jusante)</i>

*\* medidos a partir do eixo(s) do(s) barramento(s) e respectivo corpo central do(s) reservatório(s)*

6

O § 3º deste artigo, no entanto, dá ao ente interveniente, no caso a FUNAI, a possibilidade de agir discricionariamente quanto as distâncias estabelecidas na norma, em função das *especificidades do empreendimento* e das *peculiaridades locais*, desde que devidamente justificado.

Os Estudos de Impacto Ambiental e seu respectivo Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/RIMA) foram regulamentados pela Resolução CONAMA N° 001/1986, que em seu artigo 5º, inciso II, lista entre as diretrizes gerais deste tipo de estudo:

*II - Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza;*

<sup>2</sup> Grifos do autor.





Os estudos de impacto ambiental, no entanto, surgem no ordenamento jurídico nacional com a publicação da Lei Nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, que “*dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências*”. Entre seus princípios a política apresenta em seu art. 2º, inciso IX:

*Art 2º - A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios:*

(...)

*IX - proteção de áreas ameaçadas de degradação;*

Já seu artigo 4º, que define os objetivos da PNMA, introduz a figura do princípio do poluidor-pagador, quando diz:

*Art 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará:*

(...)

*VII - à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos.*

Em seu artigo 9º são definidos os instrumentos desta política, entre os quais a avaliação de impactos ambientais e o licenciamento ambiental propriamente dito, como segue:

*Art 9º - São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:*

(...)

*III - a avaliação de impactos ambientais;*

*IV - o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;*

No encadeamento lógico que da Política Nacional do Meio Ambiente leva a estruturação de um de seus instrumentos na Resolução CONAMA 001/1986 e que tem seu alcance estabelecido, para a atuação de outros órgãos intervenientes, na Portaria Interministerial 60/2015 fica claro que esse arranjo visa, em última instância, permitir a melhor compreensão possível dos efeitos ambientais de um dado empreendimento sobre os territórios por ele afetados, tanto do ponto de vista dos impactos diretos, como dos efeitos indiretos advindos de sua implantação.





A redação do inciso II do art. 5º da Resolução CONAMA 001/1986 explicita o princípio da precaução, que propugna que, diante da ausência de certeza científica quanto aos efeitos de uma determinada atividade, devem ser tomadas medidas de controle e prevenção que permitam evitar eventuais ameaças à integridade dos ambientes dela decorrentes. O instrumento é explícito ao afirmar que se deve considerar, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza o empreendimento ou atividade que se pretende licenciar.

Dos 939,9 km da Ferrogrão, 131,9 km desenvolvem-se sobre área da bacia hidrográfica do rio Curuá, que inclui também grande parte da Terra Indígena Baú, como pode ser visto na a seguir (Figura 2). Os cerca de 14% do traçado que percorrem a bacia do Curuá já ensejariam, portanto, no mínimo a inclusão dessa TI no estudo específico.

No trecho paraense da ferrovia, um trecho de quase 380 km (40% do total) em muitos pontos essa está a menos de 50 km das terras indígenas Baú, Menkragnoti e Panará, exatamente na região onde se deu o “dia do fogo” em agosto do corrente ano e onde os índices de desmatamento mantêm-se extremamente elevados desde que teve início a pavimentação da BR-163 (ver Figura 3 e Figura 4 a seguir).







Figura 2: Destaque do trecho da Ferrogrão que intercepta a bacia do rio Curuá.





A distância de menos de 50 km em linha reta - cerca de 85 km pelo curso d'água - que separa os pontos mais próximos da Ferrogrão da TI Baú permite que se cogite o quanto esse território pode estar sujeito a eventos associados à construção e à operação desta grande obra de infraestrutura. Quando se considera que o eixo ferroviário intercepta pelo menos 11 vezes afluentes da margem esquerda do rio Curuá, essa inferência torna-se ainda mais plausível.

Cumprido destacar, ainda, que o trecho mais complexo em termos da engenharia ferroviária, que consiste na transposição da Serra do Cachimbo e onde, no traçado que embasa o processo de licenciamento ambiental, é possível a visualização de uma série de curvas, algumas de raio bastante reduzido, como no ponto em que a ferrovia passa sobre o rio Três de Maio, afluente da margem esquerda do rio Curuá. Nesse trecho, a BR-163 apresenta alto índice de acidentes envolvendo caminhões de transporte de soja do Centro-Oeste para os portos da região Norte. Esse será um dos trechos mais delicados do ponto de vista da suscetibilidade a acidentes também para o transporte ferroviário, e compreende parte da porção da ferrovia que incide sobre a bacia do rio Curuá.

10

## IMPACTOS DE EMPREENDIMENTOS FERROVIÁRIOS

Os estudos de impacto ambiental de empreendimentos ferroviários listam uma série de efeitos ambientais associados, dentre os quais podem ser destacados, pela óbvia aplicabilidade ao caso da Ferrogrão, os seguintes:

- Aumento no risco de queimadas;
- Ocorrência de acidentes;
- Aumento do valor das terras;
- Fragmentação e perda de habitats;
- Aumento da pressão antrópica sobre os recursos naturais de remanescentes florestais.

Tais impactos, embora possam ser espacialmente limitados ao espaço definido como "Área de Estudo" na FCA apresentada ao IBAMA, podem ultrapassar em muito os limites geográficos definidos ao considerarem-se as peculiaridades locais.





A região ora em discussão, cujos limites abrange, grosso modo, o trecho que vai da divisa MT/PA e a localidade de Vila Riozinho, compreende locais que apresentam ao longo dos últimos anos altos índices de desmatamento e de ocorrência de queimadas, que refletem o descontrole sobre o processo de substituição de áreas florestais por usos agropecuários e onde a disputa por terras e as lacunas do ordenamento fundiário fazem de toda a região um verdadeiro barril de pólvora para a ebulição de conflitos sociais que invariavelmente têm como desdobramento o aumento das pressões sobre os territórios indígenas.

Ao ter-se em conta que, nesse mesmo trecho, mas na direção oeste encontra-se a Floresta Nacional do Jamaxim, uma das Unidades de Conservação federais mais ameaçadas por invasões e pelo desmatamento ilegal, é possível que se vislumbre o grau de complexidade envolvido na gestão ambiental de amplas porções dos territórios interceptados pela ferrovia, o que certamente adiciona às previsões relativas ao alcance dos impactos da implantação e operação da Ferrogrão um grau de incerteza que põe em dúvida sua extensão, mesmo em cenários muito conservadores.

A Figura 3 e a Figura 4 apresentadas a seguir ilustram a situação da poção sul do trecho paraense da Ferrogrão quando essa cruza a bacia do rio Curuá em termos do desmatamento registrado até 2018 pelo Projeto PRODES<sup>3</sup> e da ocorrência de focos de calor, somente no mês de agosto de 2019, registrados pelo Programa Queimadas do INPE<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> <http://terrabilis.dpi.inpe.br/>

<sup>4</sup> <http://queimadas.dgi.inpe.br/queimadas/portal>





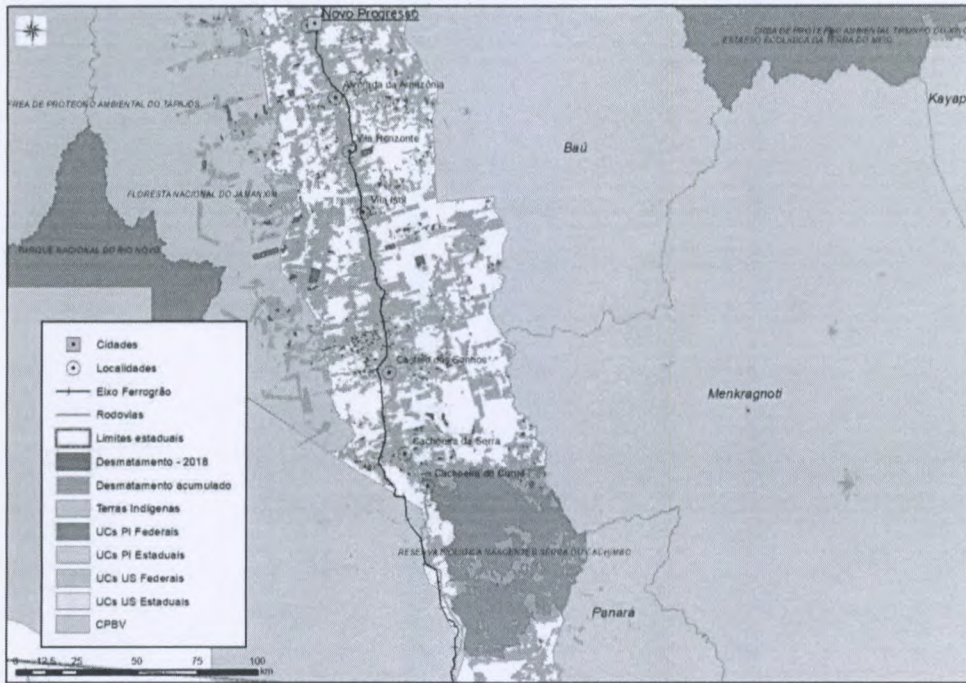


Figura 3: Desmatamento no sul do Estado do Pará.

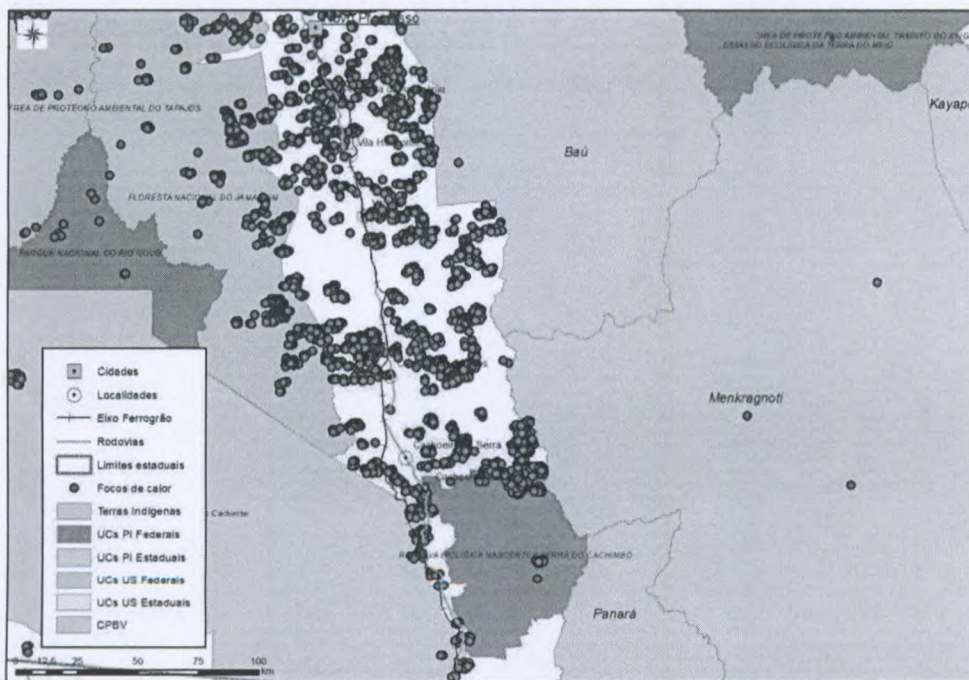


Figura 4: Focos de calor no sul do Estado do Pará (agosto 2019).





## CONCLUSÕES

O ECI, em um processo de licenciamento ambiental, deveria ser encarado como uma ferramenta de apoio ao empreendedor, pois uma execução levada à cabo dentro da melhor técnica e no marco do respeito às peculiaridades das populações indígenas incorporadas aos estudos representaria a garantia de que a construção e a operação do empreendimento se darão a partir de uma base de conhecimento compartilhado, permitindo que se apresente aos indígenas a percepção do governo e do empreendedor quanto ao alcance dos impactos dessa infraestrutura.

O fato de as TIs Baú, Menkragnoti e Panará não serem contempladas pelo ECI revela uma clara redução do processo de licenciamento a que esse estudo específico deveria atender a seus aspectos meramente burocráticos, cumprindo uma etapa exigida no marco regulatório como uma checklist a ser preenchida e desperdiçando a oportunidade de, a partir do conhecimento da forma como as comunidades indígenas apreendem a infraestrutura proposta, garantir sua inserção regional de forma transparente e comprometida com a realidade socioambiental dos territórios por ela afetados.

Do ponto de vista da relação custo x benefício, quando se analisa a hipótese da inclusão das TIs Baú, Menkragnoti e Panará, não é difícil perceber que a exclusão dessas áreas não se justifica quando se consideram o grau de incerteza associado ao fato de as comunidades dessas terras indígenas não serem contempladas.

A quebra de confiança representada pela exclusão das comunidades indígenas é particularmente grave no caso dos Kayapó, que se reuniram em mais de uma oportunidade com representantes do governo e da EPL, tendo sido reiteradas vezes discutida a necessidade de que os indígenas fossem escutados.

A decisão de deixar de fora do ECI as comunidades indígenas Kayapó e Panará cujas terras têm seus limites oeste voltados para o traçado da Ferrogrão além de administrativamente pouco sensata do ponto de vista da defesa dos direitos indígenas, razão de ser da autarquia que exarou o TR ora em discussão, não somente desrespeita compromissos assumidos como contraria a propalada disposição do governo federal de acelerar a aproximação dos indígenas a uma forma de vida mais próxima da maioria dos brasileiros. Essa integração, se baseada na imposição unilateral e autocrática de um projeto de ocupação do território que exclua a consulta a suas vontades, reveste-se do mais danoso colonialismo e revive uma postura do estado quanto ao papel do índio na comunhão nacional que só trouxe desgraça a esses povos e sempre redundou na espoliação de suas terras e na ruptura de seu modo de vida tradicional.





A delimitação das áreas contempladas mediante a observação estrita das distâncias estabelecidas no Anexo I da Portaria Interministerial 60/2015, sem que fosse avocada as prerrogativas de excepcionalidade previstas no parágrafo 3º de seu artigo 3º demonstra uma postura pouco ativa da Funai enquanto responsável direta pela garantia do respeito aos direitos indígenas.

A ocorrência de acidentes de extrema gravidade que afetaram comunidades indígenas nos últimos anos deveria necessariamente ter orientado a forma como o órgão indigenista portou-se nesse processo, e o melhor exemplo disso é o rompimento da barragem de Fundão, em 5 de novembro de 2015, em Mariana/MG.

Os impactos da enxurrada de lama tóxica que atingiu a Terra Indígena Krenak, localizada às margens do rio Doce a mais de 400 km de rio da área onde se deu o rompimento, permite que se perceba o quanto a norma estabelecida pode não atender adequadamente o alcance que deveria orientar os estudos de impacto ambiental. Jamais um estudo de impacto ambiental de um projeto de mineração e de seus sistemas de armazenamento de rejeitos incluiria um território tão distante de seu local de implantação. No entanto, a comunidade da TI sofreu as consequências diretas do acidente, sem que houvesse sequer um plano de contingência para que as comunidades de jusante pudessem se preparar para a ocorrência de um desastre das dimensões verificadas.

14

Os mais de 300 km em linha reta que separam o local do rompimento da T.I. Krenak não foram suficientes para evitar que o rompimento da barragem afetasse essa comunidade de tal maneira que inviabilizou sua forma de vida tradicional, altamente dependente dos recursos fornecidos pelo rio Doce.

Ficou explícita a importância de que se considerem, como estabelece a Resolução CONAMA 001/1986, em todos os casos, as bacias hidrográficas em que os empreendimentos se localizam. É que a simples observância ao disposto no Anexo I na Portaria Interministerial 60/2015 pode vir a apresentar sérias limitações em termos do alcance de impactos de empreendimentos sujeitos a acidentes, como pode ser o caso do transporte ferroviário de substâncias perigosas.

A situação verificada no entorno da BR-163 a partir da pavimentação do trecho paraense da rodovia, iniciada em 2006, revela uma tendência de incremento das pressões sobre os territórios indígenas próximos à estrada, como fica claro na situação ilustrada pela Figura 3 e pela Figura 4 apresentadas acima.

A realização do ECI para o licenciamento da Ferrogrão considerando somente as Reservas Praia do Índio e Praia do Mangue pode provocar a completa desmoralização do





instituto do licenciamento ambiental, ao ater-se a uma leitura estritamente cartorial das distâncias estabelecidas na Portaria Interministerial 60/2015.

Além de um flagrante desrespeito à essência do processo de licenciamento ambiental, que deveria implicar necessariamente na tentativa mais precisa possível de compreender-se a forma como um empreendimento relaciona-se com os territórios por ele afetados, na busca da identificação e no dimensionamento de seus efeitos ambientais em seu sentido mais amplo, considerando os espaços físicos, os ecossistemas e a sociedade relacionada, a definição das terras contempladas reduz as instituições que têm o mandato constitucional de zelar pela integridade dos ecossistemas e pela proteção dos direitos indígenas a reles despachantes em um processo que vilipendia o espírito da norma que pretensamente cumpre.

As reservas indígenas Munduruku contempladas, embora estejam dentro da faixa estabelecida no Anexo I da Portaria 60/2015, têm uma situação peculiar com relação ao trecho ferroviário em licenciamento. Enquanto essas áreas estão localizadas junto ao núcleo urbano de Itaituba, ponto final da ferrovia encontra-se na localidade de Miritituba. Entre o final da ferrovia e as Terras Indígenas, localizadas em margens opostas do rio Tapajós, corre esse rio majestoso, que nesse ponto tem mais de 2,5 km de largura, funcionando como uma barreira natural de proteção às referidas TIs.

Não é preciso um grande esforço para que se perceba que o destino dessas áreas tem pouquíssima relação com a implantação da ferrovia, estando sujeitas muito mais a pressões advindas da dinâmica de crescimento urbano de Itaituba e dos processos de alteração dos padrões de uso do solo nas vizinhanças dessa cidade.

Mesmo que seja legítimo o debate quanto ao alcance dos impactos efetivos da implantação de uma ferrovia sobre os territórios por ela interceptados e a dimensão espacial que esses impactos podem atingir, é inadmissível que essa discussão não contemple as populações indígenas que, ao longo de décadas, vêm sofrendo graves ameaças à integridade de seus territórios e à sua sobrevivência cultural em decorrência direta das alterações dos padrões do uso do solo e do aumento do desmatamento no entorno de suas terras, como se dá com as terras indígenas dos Kayapó e dos Panará aqui consideradas.

Negar a essas populações o direito de serem ouvidas quanto a um empreendimento que, embora possa não as afetar diretamente irá implicar em inegáveis alterações na situação socioeconômica em escala regional, além de uma atitude visivelmente autoritária, subverte inescapavelmente o espírito da norma que regula os processos de licenciamento ambiental e inscreve-se em um histórico de desrespeito às populações autóctones incompatível com o estado democrático de direito e com a construção de um futuro mais justo para uma parcela







da população brasileira que vem sofrendo ao longo de gerações um ataque sistemático a seus direitos fundamentais.

Por maior que seja a consistência dos argumentos que advogam pela restrição dos principais impactos de um empreendimento ferroviário à uma estreita faixa junto a seu eixo, o fato de o licenciamento prescindir da interlocução com atores de extrema relevância regional como são os indígenas Kayapó e Panará das terras indígenas Baú, Menkragnoti e Panará subtrai ao processo a legitimidade e a transparência que deveria necessariamente conduzir o licenciamento da Ferrogrão em território paraense.

Diante do exposto, torna-se patente a necessidade de revisão do Termo de Referência Específico emitido pela Funai para o licenciamento da ferrovia EF-170 como única forma de sanar as inconsistências apontadas nesta nota técnica, para que seja possível chegar-se a melhor termo sem que a eventual judicialização do processo venha a tumultuar o planejamento da concessão ferroviária pretendida.

Brasília, 11 de novembro de 2019.

16

Rodrigo Agra Balbuena

FIM DO DOCUMENTO

