

Ao Senhor Felipe de Moura Palha e Silva — Procurador da República

Ministério Público Federal do Pará

MPF/PA, Belém-PA

Travessa Dom Romualdo de Seixas, 1476, Edifício Evolution Umarizal, Belém/PA - CEP 66.055-200

Processo: 1.23.008.000678/2017-19

Assunto: Nota Técnica

A Rede Xingu+, articulação entre organizações de povos indígenas, associações de comunidades tradicionais e instituições da sociedade civil atuantes na bacia do Rio Xingu, e o Instituto Kabu, associação indígena que representa 12 comunidades do povo Mëbêngôkre-Kayapó, dirige-se a Vossa Excelência para remeter a seguinte Nota Técnica relativa ao descumprimento do dever de consulta aos povos indígenas no processo de concessão da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão).

Certos de contar com a vossa colaboração para com os povos indígenas e comunidades tradicionais da bacia do rio Xingu cujos direitos se encontram ameaçados pela omissão das autoridades executivas,

Aguardamos resposta.

Atenciosamente,



ANDRÉ VILLAS-BÔAS
Secretário Executivo
Rede Xingu+



TOMEIKWA BEPAKATI
Instituto Kabu
Diretor Presidente
CPF- 604.647.392-68

NOTA TÉCNICA

O presente documento discorre acerca do descumprimento do direito de Consulta e Consentimento, Livre, Prévio e Informado (CCLPI) de povos indígenas sobre o empreendimento ferroviário EF-170, Ferrogrão, apresentando uma lista mínima de povos indígenas com os quais o poder executivo deve urgentemente proceder a realização da Consulta acerca do empreendimento ferroviário.

Atualmente a proposta de concessão da EF-170 já se encontra sob apreciação pelo TCU, dado que os efeitos cautelares da liminar concedida na ACP 1000351-03.2020.4.01.3908/PA, impedindo a remessa ao TCU do projeto com seu traçado atual, foram suspensos pelo TRF em 08 de julho de 2020, em decisão de Agravo Interno, sem julgamento de mérito, em favor da ANTT. O processo de licenciamento ambiental do empreendimento também se encontra em curso, com os Estudos de Impacto Ambiental, incluído o Componente Indígena, em elaboração por contratada da Empresa de Planejamento e Logística. A previsão do Ministério da Infraestrutura é de que o edital da concessão da ferrovia seja lançado no 4º trimestre de 2020 e a Licença Prévia, de responsabilidade do poder concedente, seja emitida em 24 de abril de 2021.

Do compromisso firmado pela ANTT

Durante a sessão da Audiência Pública no 14/2017 ocorrida em Brasília/DF em 12 de dezembro de 2017, diante da exigência da realização do procedimento da Consulta com os povos afetados, **a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) se comprometeu a realizar a Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI) antes do próximo passo processual, que seria remeter o processo da ferrovia ao Tribunal de Contas da União (TCU) para emissão de parecer.**

Tal compromisso foi explicitado na própria audiência, pelo Presidente da Audiência Pública e representante da ANTT, Sr. Alexandre Porto, que se manifestou aos presentes garantindo-lhes que a realização daquela audiência não dispensava a realização da consulta prévia prevista pela Convenção 169/OIT:

“Eu trouxe aqui o que seria uma audiência da ANTT, que é diferente dessa audiência exigida aqui no acordo internacional, da qual o país é signatários, que é diferente das audiências necessárias ao licenciamento ambiental. [...]Esta audiência nada tem a ver com os procedimentos necessários ao cumprimento da Organização do Tratado de Internacional da qual o país é signatário, nós não queremos utilizar, de forma alguma dissemos isso, que essa audiência aqui hoje está visando cumprir o acordo internacional da qual país é signatário. Aquele procedimento que o acordo Internacional prevê será cumprido em sua plenitude, o que a gente está discutindo aqui, é o momento em que isso se dará.”

E diante do reconhecimento da insuficiência da Audiência Pública para fazer cumprir o direito de consulta prévia, o presidente da audiência firmou o compromisso de que os procedimentos de consulta seriam realizados antes do encaminhamento do processo ao Tribunal de Contas da União:

*“Quando terminarmos todo esse trabalho de, ouvir toda a sociedade nessas audiências, responder todas as contribuições de forma escrita por meio de um relatório, esse relatório ele pode concluir pela necessidade de aprimoramento ou não dos estudos, **mas há de se esclarecer, e é o compromisso da Agência, de que somente será encaminhado para o Tribunal de Contas, quando estivermos o projeto, não sou maduro, como todas as suas etapas necessárias a uma eventual publicação do edital concluídas, e inclusive o que exige organização internacional da qual país assinou.***

[...]

Apenas ao final dessa audiência pública, que nós vamos concluir os estudos, e obedecer o que a Organização Internacional do Trabalho exige, de ser feita as consultas prévias a todos os povos indígenas, para buscar o consentimento, só então concluído todo este trabalho, é que pensa-se em um eventual protocolo no Tribunal de Contas.”

Posteriormente à reunião e instada a prestar esclarecimentos, a ANTT manifestou-se por escrito, conforme se registra na Ata de Encaminhamento da ANTT de 12 de dezembro de 2017 (Anexo I), para reiterar o compromisso de realização da consulta prévia antes do protocolo do processo no TCU:

*“A Consulta Prévia Livre e Informada a que os povos indígenas têm direito, nos termos da Convenção 169, da OIT será devidamente cumprida para o povo Kayapó, **previamente ao encaminhamento do processo referente à concessão da EF-170, ao Tribunal de Contas da União.**”*

É inequívoco, portanto, que a ANTT se comprometeu a não dar andamento ao processo de concessão da EF-170 sem antes realizar a Consulta aos povos indígenas. Apesar disso, os procedimentos necessários à realização das consultas nunca foram iniciados e, descumprindo o compromisso firmado com o povo Kayapó na Audiência Pública e registrado em ata, a ANTT e o Ministério da Infraestrutura fizeram a remessa do projeto ao TCU.

Encaminhamento do Plano de Outorga

Em 7 de julho de 2020, a Agência Nacional de Transportes Terrestres aprovou o Plano de Outorga da concessão para construção e prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária EF-170, no trecho compreendido entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA (Anexo II).



Não obstante o compromisso firmado, em 13 de julho de 2020, a subconcessão da EF-170 foi encaminhada pelo Ministério da Infraestrutura e se encontra em análise pelo Tribunal de Contas da União (Processo nº 025.756/2020-6).

Ao dar seguimento ao processo de concessão da ferrovia, a ANTT descumpriu compromisso firmado em dezembro de 2017 de que realizaria o processo de Consulta Livre, Prévia e Informada com o povo Kayapó antes do encaminhamento ao Tribunal.

Histórico da Reivindicação da Consulta por Povos Indígenas

A memória das intervenções de povos indígenas junto aos órgãos de planejamento da ferrovia não deixa escapar a insistente reivindicação desses povos pelo cumprimento de seu direito de CCLPI ante o projeto da EF-170. Desde o ano de 2017, ainda na fase de planejamento do empreendimento, povos indígenas passaram a solicitar formalmente ao governo federal o início de um processo de CCLPI sobre os efeitos regionais da EF-170 em seus territórios.

Em 26 de maio de 2017, o povo Kayapó das Terras Indígenas Baú e Menkragnoti reportou-se ao então Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil solicitando a convocatória imediata do processo de Consulta Livre, Prévia e Informada sobre a ferrovia EF-170 (Anexo III). O pedido de consulta motivou-se na percepção por parte dos indígenas de aumento dos conflitos fundiários no entorno dos territórios indígenas a partir da aprovação das Medidas Provisórias 756/16 e 758/16 em 23 de maio de 2017 pelo Congresso Nacional.

A MP 756/16 reduzia a categoria de proteção de 305 mil hectares da Floresta Nacional do Jamanxim, enquanto a MP 758/16 desafetou área do Parque Nacional do Jamanxim equivalente à faixa de domínio do traçado da EF-170. Durante as tramitações das medidas no Congresso, foram apensadas diversas emendas que ampliaram a área de desafetação das unidades de conservação para 600 mil hectares: 486 mil hectares da FLONA do Jamanxim, 101 mil hectares do PARNA do Jamanxim.

Apesar de as Medidas Provisórias terem sido parcialmente vetadas pelo presidente da república em junho de 2017, a desafetação de área do PARNA do Jamanxim que coincide com a faixa de domínio da Ferrogrão foi convertida na Lei nº 13.452/2017. A desafetação por meio de MP convertida em Lei se tornaria objeto de controvérsia posteriormente, dado que no ano seguinte, em abril de 2018, o STF decide pela inconstitucionalidade da desafetação de áreas protegidas por meio de Medida Provisória¹.

Ainda em 2017, o então Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) emitiu a Nota Técnica nº 9/2017, na qual se negava a realizar a CCLPI sob a justificativa de que *“o traçado proposto para a implantação da EF-170 (Ferrogrão) estaria a uma distância superior à passível de causar impacto socioambiental direto na terra indígena, considerando-se as distâncias estipuladas na Portaria Interministerial nº 60/2015”*.

A Nota Técnica nº 9/2017 invocava uma aplicação inoportuna da PI-60/2015, qual fosse, durante a etapa de planejamento do projeto, momento anterior ao início do processo de licenciamento ambiental, sobre o qual compete a Portaria. Ademais, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão, produzido pela Estação da Luz Participações (EDLP) em 2016, falhava ao não antecipar a realização do processo

¹ *“A melhor exegese do art. 225, § 1º, inc. III, da Constituição da República, portanto, impõe que a alteração ou supressão de espaços territoriais especialmente protegidos somente pode ser feita por lei formal, com amplo debate parlamentar e participação da sociedade civil e dos órgãos e instituições de proteção ao meio ambiente, em observância à finalidade do dispositivo constitucional, que é assegurar o direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.”* (Ação Direta de Inconstitucionalidade 4.717/DF, Rel. Min. Cármen Lúcia, p.34.)



de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI) aos povos indígenas e tradicionais que seriam impactados pelo empreendimento.

Em 9 de novembro de 2017, o povo Kayapó das Terras Indígenas Baú e Menkragnoti dirigiu-se novamente à ANTT e ao então MTPA solicitando a realização da Consulta sobre a ferrovia com os povos Kayapó e também com os Panará, da TI Panará, ressaltando sua preocupação com os impactos sinérgicos e cumulativos entre a BR-163 e a Ferrogrão (Anexo IV).

Em novembro de 2017, o Ministério Público Federal de Itaituba/PA emitiu a Recomendação nº 12/2017 para a ANTT em que alertava sobre a obrigatoriedade de se incluir durante o processo de controle e participação social a realização da Consulta com os povos indígenas e comunidades tradicionais afetados pela Ferrogrão, mesmo antes da realização de audiências públicas.

A ANTT ignorou a Recomendação e deu seguimento às Audiências Públicas programadas, sem a convocatória de CCLPI. Diante do não acatamento da Recomendação, o Ministério Público Federal de Itaituba/PA publicou Nota Pública (Anexo V) informando que não compareceria às audiências públicas agendadas pela agência por repudiar a realização dessas antes da implementação do procedimento de CCLPI das comunidades impactadas pela construção da ferrovia.

No mês seguinte, em 4 de dezembro de 2017, a Associação Indígena Pariri, representante do povo Munduruku do médio Tapajós, divulgou carta à ANTT (Anexo VI) exigindo o cumprimento da CCLPI sobre a Ferrogrão e ressaltando que a etapa das audiências públicas não poderia anteceder a Consulta.

Em 12 de dezembro de 2017, ocorreu em Brasília/DF a audiência pública referida anteriormente, na qual a ANTT comprometeu-se a realizar a consulta prévia com os Kayapó antes da remessa do processo da ferrovia ao Tribunal de Contas da União (TCU) para emissão de parecer.

Em 2 de março de 2018, lideranças indígenas da Associação Terra Indígena do Xingu (ATIX), representante dos 16 povos indígenas da Território Indígena do Xingu; da Associação Iakiô, representante do povo Panará da TI Panará; do Instituto Raoni, representante de aldeias Kayapó da TI Capoto Jarina; do Instituto Kabu, representante dos Kayapó das TI Baú e Menkragnoti, dentre outros membros da Rede Xingu+, encaminharam carta aos potenciais investidores privados da Ferrogrão (Anexo VII) acerca do subdimensionamento dos custos socioambientais da ferrovia assim como do descumprimento de seus direitos de CCLPI. Encaminharam também carta ao Ministério Público Federal solicitando apoio para a garantia da realização da Consulta (Anexo VIII).

Nos dias 24 e 25 de abril de 2018, foram realizados Seminários sobre os impactos socioambientais do empreendimento na Câmara dos Deputados e Senado Federal, respectivamente. Na presença de lideranças indígenas e tradicionais do Xingu e do Tapajós, o então secretário de Coordenação de Projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e atual ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas,

afirmou que não se procederia com a Consulta antes do leilão da ferrovia, voltando atrás com o compromisso firmado pelo governo anteriormente².

Em janeiro de 2019, a ANTT publicou o Relatório Final da Audiência Pública nº 14/2017³ e deu início às preparações do Plano de Outorga para encaminhamento ao TCU. Entretanto, em junho de 2019, a ANTT teve que reabrir a fase de Audiências Públicas motivada pela decisão proferida através de Ação Civil Pública que tramitou na Subseção Judiciária de Itaituba/PA. No entanto, o processo de licenciamento ambiental da EF-170 seguiu em curso, tendo o governo federal encarregado à Empresa de Planejamento e Logística (EPL) a contratação dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) do licenciamento ambiental da EF-170 para a sua concessão.

Nos dias 10 e 11 de setembro de 2019, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou duas novas sessões presenciais para a Audiência Pública nº 14/2017 nos municípios de Itaituba (PA) e Novo Progresso (PA), respectivamente. Nessa ocasião, representantes Kayapó associados ao Instituto Kabu entregaram seu protocolo de consulta (Anexo IX), reiterando o seu direito à Consulta e retirando-se da audiência.

Além disso, em 12 de setembro de 2019, em atenção à já referida jurisprudência firmada pelo STF no julgamento da ADI 4.717, o Ministério Público Federal (MPF) encaminhou a Recomendação nº 08/2019 ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para que qualquer edital e contrato da Ferrogrão considerasse a área do Parque Nacional do Jamanxim na íntegra, desconsiderando a desafetação provocada pela MP 758/2016, posteriormente convertida na Lei nº 13.452/2017.

Ainda nesse mês, a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) emitiu o Termo de Referência Específico para a realização do Componente Indígena dos Estudos de Impacto Ambiental do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão, reconhecendo apenas as Terras Indígenas Reserva Praia do Índio e Reserva Praia do Mangue, ambas de ocupação tradicional Munduruku e situadas em Itaituba/PA, como afetadas pela instalação da ferrovia.

Em 10 de outubro de 2019, lideranças do povo Panará entregaram seu Protocolo de Consulta (Anexo X) a representantes do Ministério de Infraestrutura, em Brasília, e demandaram que o governo os consultasse sobre a instalação da Ferrogrão.

Em novembro de 2019, o Instituto Kabu encaminhou Nota Técnica (Anexo XI) à Fundação Nacional do Índio (Funai) sobre os potenciais impactos da EF-170 sobre as Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará.

² Instituto Socioambiental. “Governo admite que custos socioambientais vão sobrar para os brasileiros”. 02 de maio de 2018. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/pt-br/noticias-socioambientais/governo-admite-que-custos-socioambientais-da-ferrograo-va-sobrar-para-os-brasileiros>

³ ANTT Sala de Imprensa. “ANTT publica relatório final da AP da Ferrogrão”. 16 de janeiro de 2019. Disponível em: http://www.antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2019/01/ANTT_publica_relatorio_final_da_AP_da_Ferrograo.html

Em 2020, durante mobilização da Rede Xingu+ em Brasília/DF, entre os dias 9 e 12 de março, lideranças indígenas entregaram a representantes do Programa de Parcerias de Investimentos e do Ministério da Infraestrutura uma carta da Rede Xingu+ (Anexo XII) reivindicando a realização da Consulta Prévia sobre a Ferrogrão e demais obras do Corredor Logístico com os povos das bacias do Xingu e Tapajós.

Nessa ocasião, em reunião com representantes da Empresa de Planejamento e Logística, Ministério da Infraestrutura e Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos, as lideranças indígenas dos territórios TI Baú, TI Menkragnoti, TI Panará, TI Capoto-Jarina e Território Indígena do Xingu reiteraram sua reivindicação da realização do processo de CCLPI sobre a ferrovia. A Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e Desapropriação do Programa de Parcerias de Investimentos Rose Hoffman afirmou que o licenciamento ambiental da ferrovia deveria seguir o disposto na PI-60/2015 e correr em paralelo a uma discussão sobre os efeitos regionais do empreendimento entre o governo e os indígenas. Diante da negativa em se proceder com a CCLPI, as lideranças indígenas encerraram a reunião.

Da necessária distinção entre a obrigação da Consulta na fase de planejamento e na fase de licenciamento ambiental

O fato de a EF-170 ter avançado no ciclo do projeto para a etapa de licenciamento e se encaminhar para a etapa de concessão **não destituiu o poder público da obrigação de Consulta na fase anterior de planejamento do empreendimento, com o intuito de se discutir a sua viabilidade.** Pela pertinência e similaridade do caso, faz-se conveniente mencionar o Acórdão do Tribunal de Contas do Estado do Pará sobre a obrigatoriedade de realização de procedimentos de Consulta Livre, Prévia e Informada antes da emissão da Licença Prévia da Ferrovia Paraense:

1 - A consulta prévia, livre e informada, prevista na Convenção nº 169 da OIT, **deve ser realizada durante a fase de planejamento e, conseqüentemente, antes de qualquer medida relacionada à licitação, haja vista que os povos e comunidades tradicionais devem fazer parte de um processo de negociação apto a conduzir a uma decisão conjunta sobre a viabilidade do empreendimento (...)** Considera que em razão de o projeto estar em fase inicial, o momento é oportuno para o chamamento de todos os agentes, sujeitos e partícipes do planejamento; e que a consulta prévia não inibe a realização de audiências públicas no momento da implementação e execução do projeto⁴.

A obrigação de se realizar o procedimento de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado também no contexto do licenciamento ambiental da obra ou atividade também foi comentado na decisão:

⁴ Tribunal de Contas do Estado do Pará. Acórdão nº 58.861. 09 de maio de 2019 (Processo nº 2017/52868-1). p. 1

Importante ressaltar a **necessidade de o órgão responsável pelo licenciamento ambiental atentar à imperativa consulta prévia, livre e informada no processo de emissão das respectivas autorizações, sobretudo a licença prévia, a fim de garantir a efetiva participação dos povos e comunidade afetadas**, a qual deve se dar de forma permanente, durante todo o processo. Sublinhe-se que a ausência do procedimento de consulta pode motivar a suspensão do licenciamento ambiental, tal como ocorreu no decisum alhures mencionado. Por esse raciocínio, a Justiça Federal ordenou a suspensão do licenciamento ambiental do porto da Empresa Brasileira de Portos de Santarém até que sejam consultadas as comunidades quilombolas e comunidades tradicionais ribeirinhas afetadas pelo projeto⁵

Em reiteradas ocasiões, o Governo Federal tem insistido que os processos de CCLPI de povos indígenas e comunidades tradicionais afetados pela Ferrogrão devem acontecer no “contexto das audiências públicas previstas durante os processos de licenciamento ou de licitação da EF-170”. Sobre esse posicionamento, destacam-se duas incongruências. Primeiramente, “audiências públicas” e “Consultas Livres, Prévias e Informadas” de povos indígenas e comunidades tradicionais se configuram como **instituições jurídicas de natureza diferente e que não devem ser confundidas**. Dita diferenciação conceitual, entre os dois procedimentos de participação, tem sido amplamente discutida pela jurisprudência nacional e pela doutrina jurídica, as quais têm convergido na conclusão de que não cabe a equivalência entre os dois procedimentos, havendo o Tribunal de Contas do Estado do Pará esclarecido e as diferenças entre os procedimentos de consulta e as audiências públicas previstas na legislação ambiental, para efeitos de se evitar equívocos indevidos que provoquem conflitos desnecessários ao longo dos processos de licenciamento e de concessão do empreendimento ferroviário:

No que diz respeito à audiência pública exigida no art. 39 da Lei de Licitações (Lei n. 8.666/93), cumpre esclarecer que este instrumento de participação da sociedade civil não se confunde com a consulta prévia, livre e informada da Convenção 169 de OIT, mormente por ser destinada a informar sobre o procedimento licitatório e oportunizar a todos os interessados a manifestação, inclusive com sugestões acerca da conveniência da licitação. A consulta prévia, diferentemente, busca garantir o diálogo intercultural, adotando procedimentos que permitam aos povos e comunidades tradicionais diretamente afetados influenciar efetivamente na tomada de decisão dos órgãos estatais⁶

Em segundo lugar, resulta indispensável a diferenciação do direito da CCLPI correspondente à etapa de planejamento e à etapa de licenciamento ambiental do empreendimento. **Cada etapa dispõe de objetos e sujeitos da Consulta diferentes, os quais devem ser identificados e atendidos de acordo com suas particularidades**. O objeto específico do processo de licenciamento ambiental diz respeito à avaliação de

⁵ Ibid. p. 13

⁶ Ibid. p. 13

impactos socioambientais para definição, implementação e acompanhamento de medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos, caso essas medidas sejam exequíveis. Já o objeto específico da Consulta na etapa de planejamento se refere à viabilidade do projeto de ferrovia no âmbito de seu propósito, função primordial, neste caso, no âmbito de sua importância para um determinado projeto de desenvolvimento regional.

Os sujeitos da Consulta na etapa do licenciamento ambiental são os povos indígenas e comunidades tradicionais cujos territórios sofrerão impactos diretos e indiretos da instalação da EF-170. Os sujeitos da Consulta na etapa de planejamento são os povos indígenas e comunidades tradicionais localizados na região em que se instalará o empreendimento e que serão afetados pela alteração na dinâmica de desenvolvimento regional provocada pela ferrovia.

Por esses motivos, é evidente que não cabe confundir os objetos nem os sujeitos do processo de consulta de um empreendimento na fase de planejamento ou na fase de licenciamento ambiental. Trata-se de consultas acerca de objetos diferentes, interpelando questões e territórios diferentes, o que prontamente define sujeitos distintos para suas realizações.

A legitimidade do pleito dos povos indígenas e comunidades tradicionais pelo cumprimento de seus **direitos de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado** acerca dos **efeitos regionais da ferrovia na etapa de planejamento do projeto ferroviário é inquestionável e precisa ser atendida com urgência dado que o processo de concessão já se encontra em análise pelo TCU.**

Das Terras Indígenas no entorno da EF-170, de acordo com os estudos oficiais

O documento *Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão: trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública*⁷, de autoria da **Agência Nacional de Transportes Terrestres, datado de abril de 2020, integra o conjunto de relatórios produzidos pela agência após a etapa de audiências públicas referente à concessão da EF-170.** Este Caderno, assim como o Plano de Outorga da concessão e outros documentos, foram encaminhados pelo Ministério da Infraestrutura ao Tribunal de Contas da União, atualmente integrando o processo de subconcessão ferroviária.

O *item 3.3 Meio socioeconômico* do referido Caderno de Meio Ambiente discorre sobre o levantamento de terras indígenas localizadas no entorno do traçado da ferrovia, conforme diagnóstico elaborado pela empresa EDLP no âmbito dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da EF-170 produzidos entre 2015 e 2016.

O levantamento realizado indicava **a presença de 48 terras indígenas, em diferentes estágios de regularização, no entorno do traçado da ferrovia.** Desse conjunto, foi proposto o agrupamento de “Complexos Enoterritoriais”, mediante a classificação das terras indígenas baseada em critérios relacionados a pertencimento étnico, articulação étnica local e regional e mobilização política. **Foram identificados três complexos territoriais sobre os quais haveria indícios de ameaças e incidência de**

⁷ Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: abril de 2020.

impactos sinérgicos e cumulativos gerados pela implantação da ferrovia: **Complexo 1 - Povos e Terras Indígenas Munduruku, Complexo 2 - Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará e Complexo 3 - Terras Indígenas Capoto Jarina, Território Indígena do Xingu (PIX, TI Wawi, Pequizal de Naruvotu e Ikpeng), Rio Arraias, Apiaká do Pontal e Isolados, Apiaka/Kayabi e Batelão.**

O Anexo I - Composição do Cenário Ambiental do Caderno de Meio Ambiente⁸ traz mais detalhes a respeito dos Complexos Territoriais identificados no contexto regional e territorial da Ferrogrão.

O Complexo 1 - Povos e Terras Indígenas Munduruku foi constituído pelas terras indígenas do povo Munduruku TI Praia do Índio, TI Praia do Mangue, TI Sai-Cinza, TI Sawré Apompu (km 43), TI Sawré Juybu (São Luiz do Tapajós) e TI Sawré Muybu (Pimental), localizadas nos municípios de Itaituba, Trairão e Jacareacanga, no Pará. Para esse Complexo, foram considerados efeitos sinérgicos e cumulativos da implementação da ferrovia:

Trânsito indevido de terceiros (relacionados às pesquisas, projetos e obras) nas Terras Indígenas - e em decorrência do afluxo populacional para os municípios próximos aos canteiros de obras da ferrovia;

Incremento do alcoolismo em jovens e evasão das aldeias para centros urbanos e periferias;

Insegurança nos grupos quanto às informações fidedignas sobre o empreendimento (ex.: os passos do empreendimento, cronograma, etc);

Ameaças às terras indígenas pela pressão de desmatamento diante do afluxo de população migrante, vinda em busca de oportunidades de renda. Migração iniciada desde o anúncio do Projeto e Empreendimento, passando pela fase de implementação, com deslocamento de trabalhadores e pessoas em busca de trabalho nos municípios dos canteiros de obra. Uma vez que o sistema de monitoramento das Terras Indígenas ainda está por ser edificado⁹

O Complexo 2 - TI Baú, TI Menkragnoti e TI Panará foi constituído por parte desses territórios Kayapó e Panará, ressaltando-se como característica do complexo a localização sob a influência da BR-163. Sobre a TI Panará, o Caderno aponta que esse território integra o chamado Corredor de Conservação Teles Pires/Tapajós, parte do Corredor dos Ecótonos Sul Amazônicos, localizado na área de influência da rodovia BR-163 e “*em contato com as*

⁸ Anexo I - Composição do Cenário Ambiental. In: Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: abril de 2020

⁹ Ibid. p. 81

frentes de expansão agropecuária do Território Portal da Amazônia, no extremo norte de Mato grosso”¹⁰. Sobre os territórios do povo Kayapó, afirma que

está localizado no chamado “arco do desmatamento” o que confere uma característica de violentos conflitos pela terra e pelos recursos naturais desde a década de 1980, além dos elevado índices de desmatamento por conta das frentes de colonização. Mais tarde, novamente, suas terras são invadidas e recursos naturais depredados por conta da BR-163 por grileiros, madeireiros e garimpeiros.¹¹

O Complexo 3 abarca as Terras Indígenas localizadas em Mato Grosso: TI Capoto Jarina, Território Indígena do Xingu (TI Parque Indígena do Xingu, TI Wawi, Pequizal de Naruvotu e TI Ikpeng), TI Rio Arraias, TI Apiaká do Pontal e Isolados, TI Apiaka/Kayabi e TI Batelão. Aponta-se dentre as interfaces e possíveis impactos socioambientais da ferrovia sobre os povos indígenas e seus territórios a cumulatividade de impactos gerados pelo aumento da demanda na malha multimodal do estado, com ênfase para as rodovias BR-242 e a BR-080 (MT-322), que “*poderá ensejar a ocupação do tipo ‘espinha-de-peixe’, em que o desmatamento é de praxe*”¹². Ademais, aponta-se como riscos e ameaças aos territórios deste complexo

Pressão de desmatamento sobre a TI Batelão e outras TIs sob forte pressão do aumento do desmatamento em decorrência das perspectivas de aumento da produção de grãos na região;

Impactos nas cabeceiras dos rios, aumento da população de Sinop e municípios vizinhos, sinergia com outros empreendimentos: rodovias, estradas vicinais.¹³

Sobre o direito de Consulta Livre, Prévia e Informada, o item 5.5. *Convenção no 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT* do Caderno de Meio Ambiente reconhece que

A participação das comunidades indígenas, tradicionais e quilombolas potencialmente afetadas pelos empreendimentos e atividades sujeitas a licenciamento é elemento essencial para a realização do direito fundamental à participação.

Dessa forma, considerando a existência de terras indígenas no entorno do traçado, o atendimento à Convenção no 169 da OIT constitui-se em relevante

¹⁰ Ibid. p. 60

¹¹ Ibid. p. 83

¹² Ibid. p. 90

¹³ Ibid. p. 91

As informações contidas no documento oficial produzido pela ANTT acerca dos Complexos Territoriais de Terras Indígenas potencialmente afetadas pela Ferrogrão vão ao encontro da documentação apresentada anteriormente sobre os povos indígenas que têm reivindicado e se mobilizado pelo cumprimento de seus direitos de CCLPI sobre a ferrovia. A Tabela I lista as Terras Indígenas integrantes dos três Complexos Territoriais propostos.

Tabela I

	Complexo Territorial	Terra Indígena	Situação	Povos Indígenas
1	1	TI Praia do Mangue	Reservada (Registrada)	Munduruku
2	1	TI Praia do Índio	Reservada (Registrada)	Munduruku
3	1	TI Sai-Clnza	Homologada/Registrada	Munduruku
4	1	TI Sawré Apompu (km 43)	Em Identificação	Munduruku
5	1	TI Sawré Juybu (São Luiz do Tapajós)	Em Identificação	Munduruku
6	1	TI Sawré Muybu (Pimental)	Identificada	Munduruku
7	2	TI Baú	Homologada/Registrada	Mebêngôkre Kayapó, Isolados Pu rô

¹⁴ Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasília/DF: abril de 2020. p. 17

8	2	TI Menkragnoti	Homologada/Registrada	Mebêngôkre Kayapó, Isolados do Iriri Novo, Isolados Mengra Mrari
9	2	TI Panará	Homologada/Registrada	Panará
10	3	TI Parque Indígena do Xingu	Homologada/Registrada	Aweti, Ikpeng, Kalapalo, Kamaiurá, Kawaiwete, Kisêdjê, Kuikuro, Matipu, Mehinako, Nahukuá, Naruvotu, Tapayuna, Trumai, Wauja, Yawalapiti e Yudjá
11	3	TI Wawi	Homologada/Registrada	Kisêdjê, Tapayuna
12	3	TI Roro-Walu (Jatobá/Ikpeng)	Em identificação	Ikpeng
13	3	TI Pequizal do Naruvôtu	Homologada	Naruvôtu
14	3	TI Capoto Jarina	Homologada/Registrada	Mebêngôkre Kayapó, Tapayuna
15	3	TI Rio Arraias	Em identificação	Kawaiwete
16	3	TI Apiaká do Pontal e Isolados	Identificada	Apiaká, Isolados do Pontal e Munduruku
17	3	TI Apiaká/Kayabi	Homologada/Registrada	Apiaká, Isolados do Rio dos Peixes, Kawaiwete e Munduruku

18	3	TI Batelão	Declarada	Kawaiwete
----	---	------------	-----------	-----------

Conclusão

Diante do exposto, fica evidente que a ANTT descumpriu o compromisso realizado com os povos indígenas e está dando andamento ao processo de concessão da EF-170 em violação ao Direito de Consulta Prévia dos povos habitantes das Terras Indígenas integrantes dos Complexos Territoriais afetados pela implantação da Ferrovia.

Assim, pedimos que o Ministério Público tome as medidas que considerar necessárias para garantir o direito constitucional de Consulta Prévia Livre e Informada dos povos indígenas nos Complexos Territoriais identificados no *Caderno de Meio Ambiente: Ferrogrão: trecho Sinop/MT - Itaituba/PA Pós Audiência Pública*.



ANDRÉ VILLAS-BÔAS
Secretário Executivo
Rede Xingu+

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



Anexos

- Anexo I - Ata de Encaminhamento ANTT, 12 de dezembro de 2017
- Anexo II - Deliberação no 313 Diretoria Colegiada ANTT, 7 de julho de 2020
- Anexo III - CTA 012/2017 Instituto Kabu, 26 de maio de 2017
- Anexo IV - CTA 031/2017 Instituto Kabu, 9 de novembro de 2017
- Anexo V - Nota Pública MPF, 22 de novembro de 2017
- Anexo VI - Carta Associação Pariri, 4 de dezembro de 2017
- Anexo VII - Carta aos Investidores Rede Xingu+, 2 de março de 2018
- Anexo VIII- Carta ao MPF Rede Xingu+, 2 de março de 2018
- Anexo IX - Protocolo de Consulta Kayapó associados ao Instituto Kabu
- Anexo X - Protocolo de Consulta Panará
- Anexo XI - Nota Técnica Instituto Kabu, novembro de 2019
- Anexo XII - Ofício 05/2020 Rede Xingu+, 12 de março de 2020