Brasília, 2 de março de 2018

Aos Senhores:

Associação Brasileira das Indústrias de Óleo Vegetal — Abiove

Associação Brasileira de Proteína Animal — ABPA

Associação Nacional dos Exportadores de Cereais — Anec

Banco do Brasil — BB

Banco Nacional do Desenvolvimento — BNDES

China Construction Bank — CCB

Estação da Luz Participações — EDLP

Embaixada da China

Produzir Conservar Incluir — PCI-MT

Rabobank

Sicredi

The Consumers Goods Forum — CGF

Tropical Forest Alliance — TFA

Assunto: Ferrogrão (EF-170) — Impactos socioambientais e direito de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI)

Nós, da **Rede Xingu+**[1], reunidos no nos dias 1º e 2 de março, em Brasília- DF, com a presença de representantes da Associação Terra Indígena Xingu (ATIX), Instituto Kabu, Instituto Raoni, Associação Indígena Iakiô, Associação Indígena Moygu da Comunidade Ikpeng e Instituto Socioambiental (ISA), debatemos, durante o encontro, sobre o futuro projeto de construção da Ferrogrão (EF-170). Estrada de Ferro planejada para ser construída exatamente no interflúvio de duas das principais bacias amazônicas, a bacia do rio Xingu e a bacia do Tapajós para ligar a região

[1] Plataforma da *Rede Xingu+* na internet: https://xingumais.org.br/

produtora de cereais de Sinop no Estado de Mato Grosso (MT) aos portos de Miritituba no Estado do Pará (PA).

Estamos preocupamos com os impactos da obra e a forma como está sendo conduzido o processo de definição das regras de concessão da mesma, sem nenhum tipo de consideração aos direitos de povos indígenas e comunidades tradicionais que vivem entre as bacias do Xingu e do Tapajós, onde está prevista a instalação da ferrovia.

Ao contrário do que o governo brasileiro está afirmando, a Ferrogrão não é um empreendimento isolado de baixo impacto ambiental. Com sua construção vai aumentar a produção de grãos nessa região da Amazônia que já sofre com o aumento do desmatamento, novas estradas vicinais serão abertas, novas obras de ampliação, asfaltamento e conexão das rodovias para acessar a ferrovia serão realizadas, sendo que estas cortam territórios tradicionais e nascentes formadoras dos nossos rios, trazendo grandes impactos para nossos territórios e comunidades.

Durante o encontro Xingu +, discutimos sobre impactos socioambientais do empreendimento e destacamos os que atingirão e os que já têm atingido os povos indígenas e comunidades tradicionais da região.

De acordo com a ANTT, a ferrovia terá uma capacidade instalada de 58 milhões de toneladas. Em relação à soja, prevê-se que a produção do grão no Mato Grosso aumente 56,2% entre 2021 e 2050. Para o milho o aumento de produção previsto no mesmo período equivale a 98,7% e para o farelo de soja o aumento é de 65,19%.

Sabemos que o valor da terra na região vai aumentar, assim como o assédio para arrendamento de Terras Indígenas (TIs), o que deve intensificar os conflitos entre comunidades indígenas e destas com os não índios.

Paralela à BR-163, a ferrovia deve acirrar conflitos fundiários e potencializar os impactos socioambientais da rodovia ainda latentes na região. O estrangulamento do **Corredor de Áreas Protegidas do Xingu**[2] também nos preocupa: tememos os impactos sinérgicos e cumulativos com outros empreendimentos planejados e em operação na região.

[2] Sobre o Corredor de Áreas Protegidas do Xingu: https://xingumais.org.br/corredor-xingu

A vantagem competitiva da Ferrogrão no frete para exportação de grãos (estima-se uma diminuição aproximada de 35% no valor do frete) deve estimular novas obras de infraestrutura logística para escoamento dos cereais até Sinop ou Matupá — outra possível parada da ferrovia. Esse novo fluxo de grãos vai "estrangular" o Corredor de Áreas Protegidas do Xingu, comprometendo as nascentes do rio Xingu e intensificando o transporte de cargas da região leste para a oeste por entre as áreas protegidas. Isso ameaça a integridade territorial de todo o Corredor Xingu.

Dentre essas possíveis obras estão o asfaltamento de um trecho da MT-322 e a construção de uma ponte sobre o rio Xingu dentro das TIs Capoto/Jarina e Território Indígena do Xingu (TIX). Ambas, se consolidadas, vão aumentar o trânsito de veículos e pedestres, o que pode acarretar em mais atropelamentos e invasões de não indígenas dentro das áreas protegidas.

A implementação de lotes da rodovia federal BR-242 e do projeto da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) também são ameaças latentes. Os lotes 5 a 11 de rodovia federal, estão localizados aproximadamente a 12 quilômetros da fronteira sul do TIX, vão impactar os principais rios que formam o Xingu, além de eliminar importantes remanescentes florestais da região. A FICO, também localizada ao sul do TIX, também deve eliminar remanescentes de floresta importantes e interceptar, secar e assorear nascentes nas cabeceiras do rio Xingu.

Vale a pena lembrar que da produção total de cereais no Estado de Mato Grosso, 61% é destinada à exportação. Prevê-se que a Ferrogrão será responsável pela exportação de metade desses cereais até 2080.

Mato Grosso é o Estado que mais descumpre a Moratória da Soja, tendo desmatado 36,1 mil ha (76,2%) de novas áreas do bioma Amazônia em seu território para plantar soja. O Pará é o segundo Estado que mais descumpre a Moratória, tendo desmatado 7,4 mil ha (15,7%) nas mesmas condições. A Ferrogrão, por ser um empreendimento que vai ligar várias regiões produtivas de Mato Grosso com os portos do Pará, vai estimular ainda mais a abertura de novas áreas, como já vem acontecendo há cinco safras (2012/2013 a 2016/2017), segundo o 10º relatório anual da Moratória da Soja.

Ademais, o Brasil é signatário da Convenção n.º 169 da OIT que garante o direito à Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado aos povos indígenas e comunidades tradicionais sempre que seus direitos sejam afetados por qualquer medida governamental administrativa ou legislativa. No caso da Ferrogrão, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão responsável pela licitação da obra, se comprometeu com lideranças indígenas do Xingu sobre a realização da Consulta antes de avançar com o processo, ainda na fase de participação social sobre as regras da concessão da ferrovia (Anexo II).

Estamos preocupados com a possibilidade de que esse acordo não seja respeitado, considerando que o governo brasileiro tem ignorado sistematicamente o direito à consulta, sempre cedendo às pressões daqueles que se beneficiam com obras de infraestrutura desta natureza. Somente a consulta aos povos tradicionais pode garantir que os verdadeiros impactos da Ferrogrão sejam identificados e dimensionados. Caso contrário, a viabilidade real do empreendimento e a responsabilidade socioambiental da produção de grãos no Brasil estarão seriamente comprometidas.

O descaso do governo com os impactos socioambientais da obra é tal que os estudos aprovados para a concessão preveem somente 3% do valor de investimento desta para os custos socioambientais, e o plano só cobrirá os 10 primeiros anos do total de 65 anos de concessão — prorrogáveis por mais 65 anos — sem que haja um real dimensionamento dos impactos, mesmo que preliminar, para efeitos do dimensionamento da concessão.

Em outros empreendimentos os direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais foram desconsiderados e as obras foram construídas e entraram em operação à revelia desses direitos. Desta vez queremos que seja diferente e que a voz dos povos indígenas e comunidades tradicionais seja escutada e respeitada desde o início do processo, já que a Consulta e Consentimento Livre, Prévia e Informada está garantida na Convenção n.º 169 da OIT, que é lei no Brasil e dispensa regulamentação para ser aplicada. Exigimos que ela seja cumprida antes da concessão do empreendimento.

Contamos com a sensibilização dos Senhores para os fatos aqui expostos, e os convidamos a manifestarem-se sobre o assunto. Estamos prontos para defender

os nossos direitos e dispostos atender a qualquer chamado dos Senhores para que possamos aprofundar o debate aqui colocado.

Atenciosamente,

ANEXO I

LISTA DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA FERROGRÃO SOBRE POVOS INDÍGENAS E COMUNIDADES TRADICIONAIS

1. Aumento de **pressão antrópica** sobre os recursos naturais nas Terras Indígenas (TIs) devido ao crescimento do número de **fazendas para produção de grãos** na área de influência do corredor logístico da ferrovia e **crescimento das cidades** do entorno.

    1.1. Aumento de desmatamento de remanescentes de floresta vizinhas às TIs.

    1.2. Aumento da temperatura local decorrente do aumento do desmatamento no entorno.

    1.3. Degradação da floresta e da qualidade da água no interior das TIs pelo uso intensivo de agrotóxicos e aumento de esgoto.

    1.4. Diminuição de quantidade de água dentro das TIs decorrente do assoreamento, da perda de nascentes e da drenagem de áreas úmidas no entorno.

    1.5. Aumento de assédio para arrendamento de áreas para produção de grãos no interior das TIs.

    1.6. Aumento da pressão política no Congresso Nacional para mudar as leis para autorizar o arrendamento de terras indígenas.

    1.7. Aumento da malha viária dentro e no entorno das TIs.

    1.8. Acréscimo do risco de queimadas descontroladas no entorno e dentro das TIs.

    1.9. Aumento de roubo de madeira.

    1.10. Aumento de invasões para caça e pesca ilegal.

    1.11. Aumento de pesca predatória e de venda de peixes para não indígenas.

    1.12. Aumento de garimpos ilegais dentro das TIs.

2. **Aumento de pressão política para evitar a finalização dos processos de demarcação de terras reivindicadas pelos povos Kaiabi, Ikpeng e Kayapó (Batelão, Jatobá e Kapot Ninhore) por causa do aumento do preço da terra.**

3. **Alteração na saúde, cultura e qualidade de vida dos povos indígenas**.

   3.1. Impactos sobre a saúde devido à degradação da qualidade da água e do ar por contaminação no entorno das terras.

   3.2. Alteração da navegabilidade dos rios por causa do aumento de assoreamento.

   3.3. Facilitação do acesso de não indígenas às TIs.

   3.4. Aumento da saída de indígenas das aldeias para as cidades

   3.5. Mudanças de hábitos alimentares decorrentes da diminuição de recursos naturais e do aumento da facilidade de acesso a produtos industrializados.

   3.6. Aumento da pressão sobre o sistema tradicional de produção.

   3.7. Surgimento de novas doenças (dos brancos) entre os indígenas pela facilidade do acesso às cidades.

   3.8. Aumento do uso de bebidas alcoólicas e uso de drogas entre os indígenas

   3.9. Aumento do número de conflitos entre povos indígenas

   3.10. Impacto sobre o cotidiano das comunidades.

4. **Impactos sinérgicos e cumulativos com outros empreendimentos planejados e em operação**

   4.1. A vantagem competitiva da Ferrogrão no frete para exportação de grãos pelo porto de Miritituba-PA deve **estimular novas obras de infraestrutura logística para escoamento de grãos desde outras regiões produtoras, especialmente ao leste da bacia, cortando e**

comprometendo a integridade territorial do Corredor de Áreas Protegidas do Xingu (Ver mapa do Corredor Xingu no Anexo III).

4.1.1. O **asfaltamento do trecho da rodovia estadual MT-322 e a construção da ponte sobre o rio Xingu** dentro das Terras Indígenas Capoto Jarina (do povos Kayapó) e Território Indígena do Xingu (TIX) — compartilhado por 16 etnias — vão aumentar o trânsito de veículos e pedestres dentro e no entorno de TIs, com aumento de atropelamento de pedestres e animais, assim como da acessibilidade de não indígenas às TIs.

4.1.2. A **implementação dos lotes 5 a 11 da rodovia federal BR-242** a aproximadamente 12 quilômetros da fronteira sul do TIX impactando os principais rios que formam o Xingu e eliminando importantes remanescentes florestais da região.

4.1.3. A implementação do **projeto da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO)** em sinergia logística com a Ferrogrão, mas localizada ao sul do TIX, com impacto direto sobre os principais rios que formam o Xingu.

4.2. Intensificação da perda de conectividade entre das bacias hidrográficas do Xingu e Tapajós, iniciada com a **implementação da BR-163**.

REDE XINGU+

ANEXO II

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência e Infraestrutura e Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas - SUFER
Telefone: (61) 3410-1802 - e-mail: sufer@antt.gov.br

Ata de Encaminhamento

Aos 12 dias do mês de dezembro de 2017, na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em Brasília-DF, realizou-se a sessão pública referente à Audiência Pública nº 14/2017, para colher subsídios para o aprimoramento da minuta de edital e dos estudos técnicos que se prestarão a disciplinar as condições em que se dará a concessão de ferrovia conhecida como Ferrogrão (modelo *greenfield* –investimento ainda em estágio inicial, sem estrutura física pronta), compreendida entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA.

Após a realização da sessão, o presidente da Audiência Pública, o Senhor Alexandre Porto Mendes de Souza, com o povo Kayapó Mekrãgnoti, das Terras Indígenas Baú e Menkrãgnoti, oportunidade na qual foi esclarecido pelo o que se segue.

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.

Alexandre Porto Mende e Souza
Matrícula SIAPE nº 16 2686
Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas SUFER

KUBEKANHOK KAIAPÓ
Jodsi KAYAPÓ
NHAKET KET Kayapõ
Bep-y kaiapó
Atorohgvêt
Beptoqup mekrangnotire

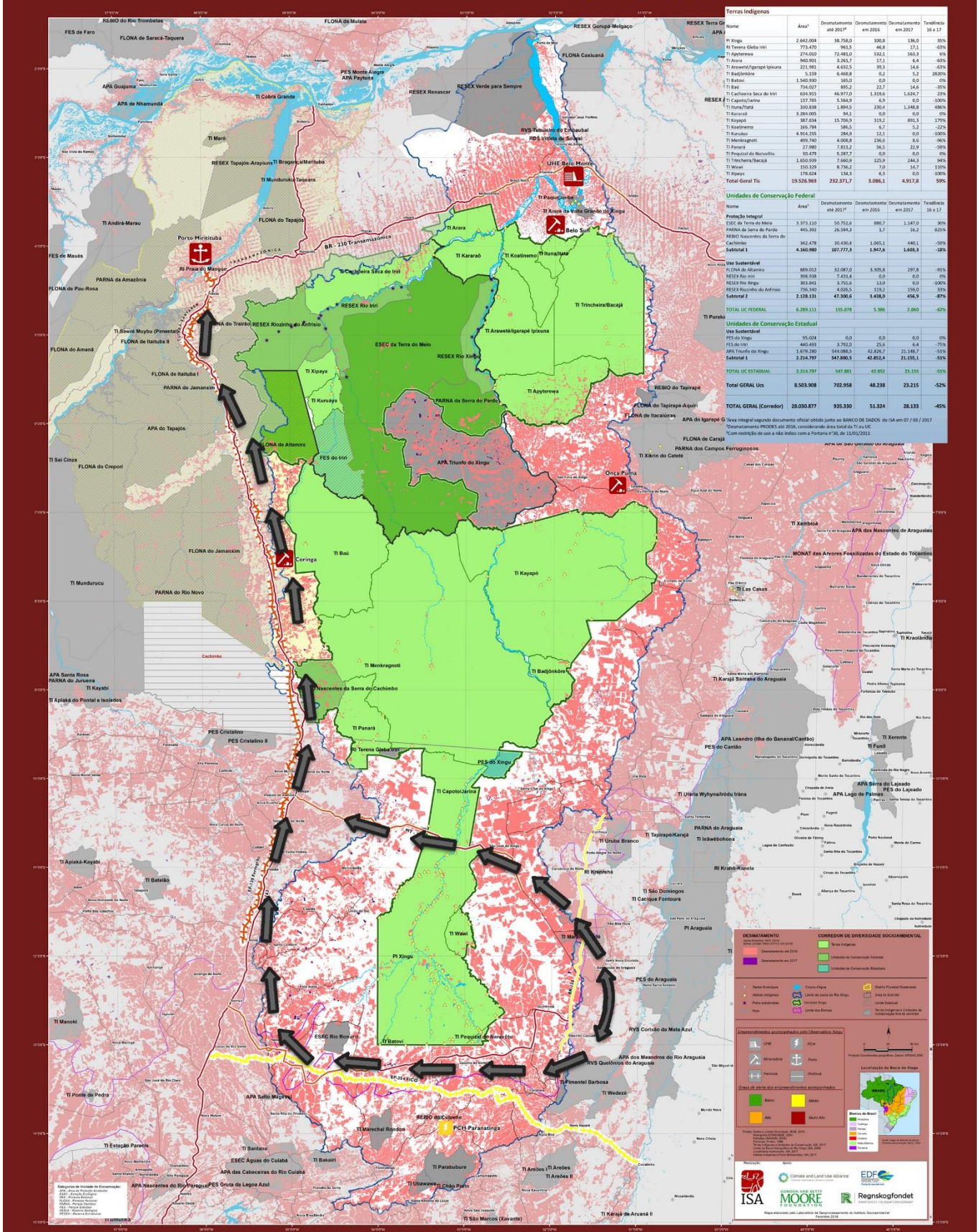
Anhe Kaiapo
Instituto Kabu
Diretor Presidente
CPF: 694.180.202-20

Scanned by CamScanner

ANEXO III

MUDANÇA DAS VIAS DE ESCOAMENTO DE GRÃOS

Desmatamento até 2017



https://xingumais.org.br/observatorios