



CTA – IK – 031/2017

Novo Progresso, 09 de novembro de 2017

A Sua Senhoria  
Alexandre Porto Mendes de Sousa  
Presidente da Audiência Pública da EF-170- Ferrogrão  
Brasília-DF

A Sua Excelência  
Maurício Quintella Malta Lessa  
Ministro de Estado de Transportes, Portos e Aviação Civil  
70.044-902 Brasília-DF

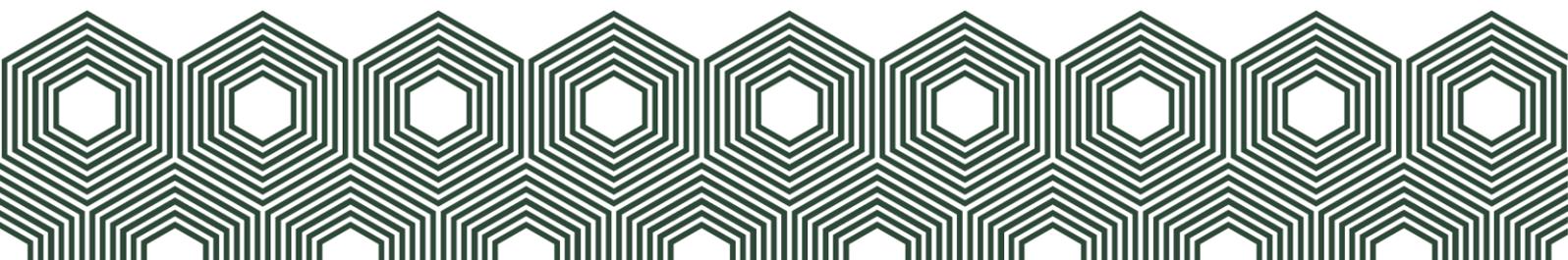
Sua Senhoria  
Jorge Luiz Macedos Bastos  
Diretor-Geral da Agência Nacional dos Transportes Terrestres - ANTT  
70.200-003 Brasília-DF

C/C  
À Vossa Senhoria  
Paulo Tarso  
Procurador da República  
Ministério Público Federal

Assunto: A participação dos povos indígenas afetados pela Ferrogrão (EF-170) no licenciamento ambiental e realização de consulta livre, prévia e informada (CLPI).

Senhor Diretor,

Nós, o povo Kayapó Mekrãngnoti já há muito tempo temos sofrido com os impactos trazidos pela rodovia BR-163 sobre o nosso território. A rodovia trouxe para a região muito mais fazendeiros, com plantações de soja e criação de bois, que aumentaram o desmatamento, a degradação e a disputa por recursos naturais dentro e no entorno de nossas terras.



Hoje, muito antes da construção da Ferrogrão (EF-170), no início de seu licenciamento ambiental, já são sentidos impactos decorrentes da mera possibilidade da implantação da obra na região como o aumento de conflitos fundiários e a perda de áreas de floresta pela recategorização ou desafetação de áreas protegidas da região, cuja principal função era precisamente conter o desmatamento induzido pelo asfaltamento da BR 163. Duas medidas provisórias (MPs 756 e 758), apresentadas pelo presidente da república em dezembro de 2016 fazem parte das ações preparatórias para a licitação do projeto da Ferrogrão, e sua aprovação afetaram mais de 580 mil hectares de áreas protegidas na região, tendo o ICMBio divulgado em junho que pelo menos 50 famílias invadiram a Floresta Nacional do Jamaxim, e depois invadiram o Parque Nacional do Rio Novo, estimuladas pelas mudanças fundiárias que o governo federal vinha promovendo na região de influência da BR 163.

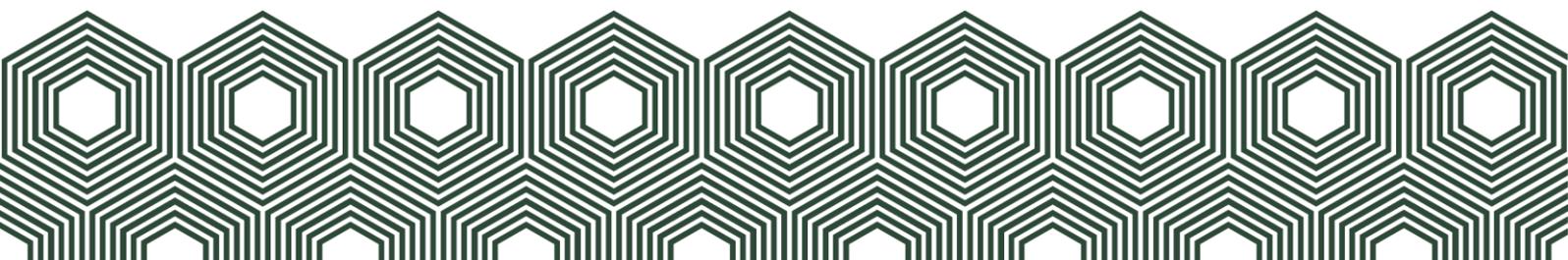
Vale a pena lembrar que quando as mencionadas MPs foram colocadas em debate no Congresso Nacional os parlamentares reduziram ainda mais a proteção de Áreas Protegidas, como a REBio Nascentes da Serra do Cachimbo, área vizinha da TI Mekrãngnoti onde se concentra a maior pressão sobre recursos madeireiros e grilagem diminuindo a proteção das fronteiras da Terra Indígena Kayapo contra os impactos dessas obras.

As UCs objeto de redução e recategorização foram criadas por causa da implantação da BR-163, para diminuir os impactos que a rodovia traria para a região. Hoje, todos sabem a situação terrível que enfrentamos na região com a presença de grileiros, garimpeiros e madeireiros que invadem as Terras Indígenas e as Unidades de Conservação. O Ibama e o ICMBio realizam muitas operações aqui, mas a presença desses invasores continua, e o recado repassado com a aprovação das medidas provisórias é de que as atividades ilegais podem ser anistiadas e regularizadas. As Áreas Protegidas precisam ser fortalecidas com a construção de mais uma obra, e não enfraquecidas.

A ferrovia hoje já causa impactos aos povos da região, mesmo sem ter saído ainda do papel. O número de emendas para diminuir a proteção de Unidades de Conservação que os deputados fizeram no Congresso mostra o tamanho da pressão dos fazendeiros na nossa região. Muitos fazendeiros e donos de garimpo aqui são políticos.

A Ferrogrão não vai transportar pessoas. Mas, vai transportar soja, milho, açúcar, diesel, gasolina, álcool e fertilizantes. Os estudos dizem que a demanda pela ferrovia para transporte desses produtos vai quase dobrar de 23 milhões de toneladas para 40 milhões de toneladas, entre 2020 e 2050. Se a ferrovia já causou todos esses impactos antes de sair do papel, quando esse projeto tão grande for construído os impactos vão ser muito maiores.

Os estudos preliminares da Ferrogrão mencionam as Terras Indígenas Panará e Kayapó, e contam que “as culturas indígenas e tradicionais podem sofrer um processo de desestruturação causado pelo contato com novos elementos culturais, trazidos pelas pessoas que virão para a região, como os trabalhadores das obras e a população migrante associada a estes movimentos”,



mas nenhuma medida específica é mencionada para prevenir, mitigar ou compensar os referidos impactos, tampouco menciona-se nada relacionado à obrigação do governo federal de realizar consulta livre, prévia e informada com os povos indígenas impactados pela obra.

Muitos impactos já sabemos que a ferrovia vai trazer e não estamos sendo considerados na construção da obra. A construção da Ferrogrão não pode ser feita sem o fortalecimento da fiscalização, da proteção e da vigilância desses territórios de UCs e TIs, ou os povos indígenas não vão poder se sustentar frente o aumento da pressão de grileiros, madeireiros e garimpeiros. Assim aconteceu com os parentes da TI Cachoeira Seca. Na construção de Belo Monte, nenhuma medida de proteção foi implantada no território, e hoje é a Terra Indígena mais desmatada no Brasil.

Assim, com todos esses grandes impactos e mudanças econômicas que a ferrovia vai trazer para o nosso território, nos Kayapó têm que participar das discussões sobre a forma em que será implementada a obra e suas correspondentes salvaguardas socioambientais, medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos.

1. Por todo o anterior solicitamos que seja feita ao menos mais uma audiência pública para a Ferrogrão na região do empreendimento, na cidade de Novo Progresso, para efeitos meramente informativos.
2. Seja convocado um processo de consulta livre prévia e informada com os povos Panará e Kayapó na forma da Convenção n° 169 da Organização Internacional do Trabalho – OIT para discutir as salvaguardas socioambientais da obra e as medidas de prevenção, mitigação e compensação de impactos negativos do empreendimento sobre nossos direitos e territórios.

Atenciosamente,

  
ANHE KAIAPÓ  
Instituto Kabu  
Diretor Presidente  
CPF: 694.180.202-20

