



Número: **1002227-67.2022.4.01.3602**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL**

Órgão julgador: **1ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Rondonópolis-MT**

Última distribuição : **29/03/2022**

Valor da causa: **R\$ 100.000,00**

Assuntos: **Direitos Indígenas**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes		Procurador/Terceiro vinculado	
Ministério Público Federal (Procuradoria) (AUTOR)			
RUMO MALHA NORTE S.A (REU)			
ESTADO DE MATO GROSSO (REU)			
FUNDAÇÃO NACIONAL DO INDIO - FUNAI (REU)			
Ministério Público Federal (Procuradoria) (FISCAL DA LEI)			
Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
10020 35266	29/03/2022 10:25	PETIÇÃO INICIAL	Inicial



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS-MT

AO JUÍZO DA 1ª VARA DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE RONDONÓPOLIS/MT

O índio Bororo tem paciência, sofre, sofre calado, sempre controlado, sempre tem paciência, espera a boa vontade do branco, sabe respeitar, valorizar, esperar. Hoje vai criticar promessas, os brancos chegam e impõem, não escutam os índios. (fala de uma liderança da TI Tadarimana)

Referência: Inquérito Civil nº 1.20.005.000082/2021-37

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por intermédio do Procurador da República que ao final assina, com fundamento no artigo 129, inciso III, da Constituição da República, no artigo 5º, *caput*, da Lei nº 7.347/1985, e no artigo 6º, inciso VII, alíneas “a” e “b”, da Lei Complementar nº 75/1993, vem respeitosamente perante Vossa Excelência propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA (TUTELA DE URGÊNCIA)

em face de

ESTADO DE MATO GROSSO, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ sob o nº 03.507.415/0001-44, representado pelo Procurador-Geral do Estado Francisco de Assis da Silva Lopes, com sede no Palácio Paiaguás – Rua Des. Carlos Avalone, s/nº, Centro Político Administrativo, em Cuiabá-MT, CEP.: 78.049-90.

RUMO MALHA NORTE S.A. - RUMO, pessoa jurídica de direito privado, devidamente inscrita no CNPJ/ME sob o nº 24.962.466/0001-36, com endereço na Rua B, s/nº, Rodovia BR 163, Km 95, Lote 1A, Sala 01, Parque Industrial Intermodal de Rondonópolis, em Rondonópolis/MT, CEP.: 78.746-860;

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO - FUNAI, pessoa jurídica de direito público, de natureza autárquica, inscrita no CNPJ sob o nº

Página 1 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402

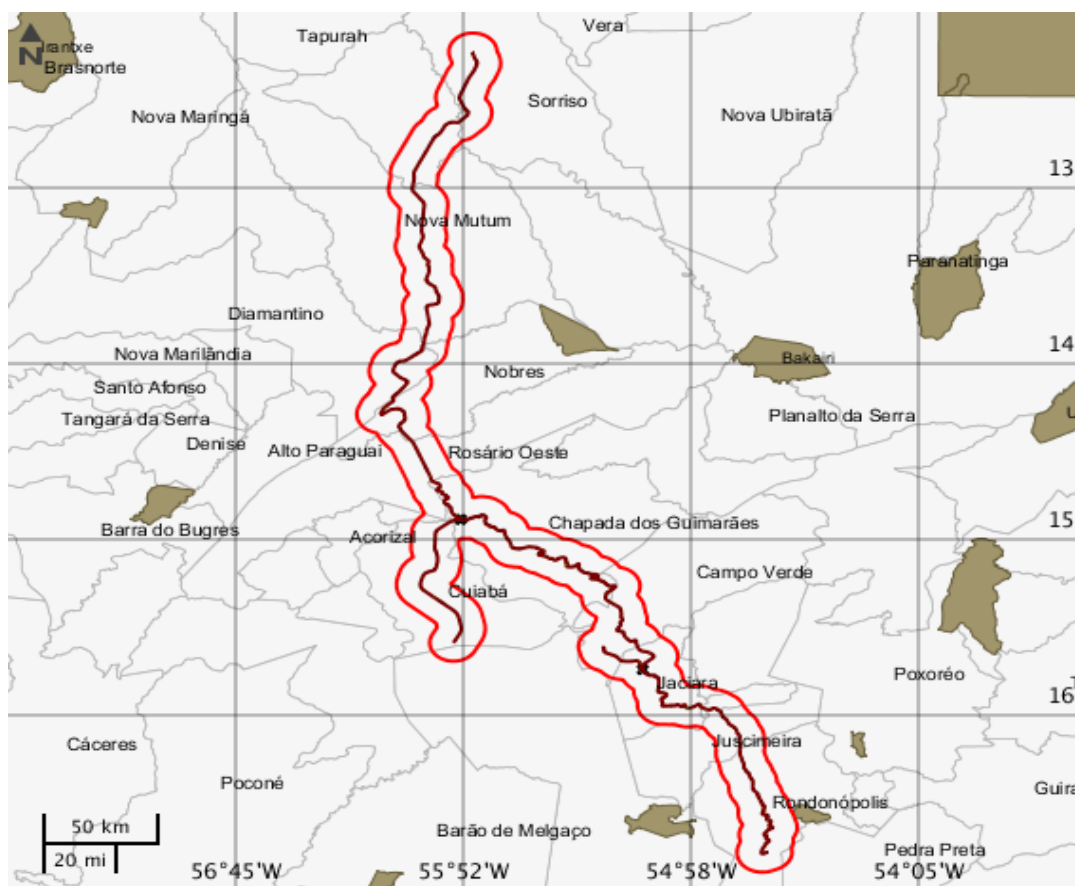


00.059.311/0001-26, representada por seu Presidente Marcelo Augusto Xavier da Silva, com endereço SCS, Quadra 9, Torre B, Ed. Parque Cidade Corporate, Brasília-DF, CEP.: 70.308-200.

em razão dos fatos e fundamentos a seguir expostos.

1 – Da delimitação do objeto e dos objetivos da demanda

A presente ação civil pública tem como **objeto** o procedimento de licenciamento ambiental do empreendimento ferroviário Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, cujo traçado está previsto passar entre as Terras Indígenas Tereza Cristina e Tadarimana, ambas povoadas pelo Povo Boe Bororo, à revelia de estudos específicos pertinentes aos impactos da obra sobre a população indígena (estudo de componente indígena), bem assim sem a devida consulta prévia, livre e informada junto à população indígena diretamente interessada.



O empreendimento é de responsabilidade da empresa Rumo Malha Norte S/A - RUMO e o licenciamento ambiental tramita junto à Secretaria de Estado de Meio Ambiente

Página 2 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



de Mato Grosso - SEMA/MT, haja vista delegação do IBAMA à SEMA/MT.

A demanda fundamenta-se em fatos e informações trazidos ao Ministério Público Federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico - IPHAN, em perícias elaboradas pelo Setor de Perícias do Ministério Público Federal, bem como pela percepção dos Bororos sobre o empreendimento.

O IPHAN aduz que o entorno do empreendimento possui diversos sítios arqueológicos registrados e não registrados, com grande probabilidade de existência de sítios arqueológicos indígenas, especialmente próximos ao Município de Rondonópolis, na região da Rodovia do Peixe.

Tal fato, por si só, já demandaria a efetiva participação dos indígenas no processo de licenciamento do empreendimento, eis que possuem conhecimento completo do patrimônio material e imaterial que carece de proteção e está ameaçado com a execução do projeto do traçado previsto para a ferrovia.

Entende-se, assim, que a cooperação dos indígenas na localização de possíveis sítios arqueológicos indígenas é de fundamental importância para a tutela do patrimônio histórico que será atingido pelo empreendimento.

Ainda, verificou-se que o empreendimento tem potencial para afetar negativamente as comunidades indígenas que habitam o seu entorno, notadamente as que povoam as Terras Indígenas Tadarimana e Teresa Cristina.

A decisão da FUNAI consistente na não expedição do Termo de Referência Específico – TRE e não exigência e Estudo de Componente Indígena, encampada pela SEMA/MT e pela RUMO, marcada de ilegalidade e ilegitimidade, como se verá, fulmina princípios essenciais do licenciamento, nega aplicabilidade à Convenção 169 da OIT e faz letra morta a disposição constitucional referente aos Estudos de Impacto Ambiental, transferindo às populações indígenas do entorno do empreendimento ferroviário Rondonópolis - Lucas do Rio Verde o ônus do empreendedor, de arcar com as externalidades negativas do empreendimento, com risco de impactos irreversíveis.

É de fundamental importância, portanto, que, no processo de licenciamento,



seja contemplado estudo de componente indígena, com a devida consulta livre, prévia e informada dos indígenas envolvidos.

Com base nisso, **objetiva a presente demanda a suspensão imediata do licenciamento ambiental do empreendimento ferroviário Rondonópolis - Lucas do Rio Verde**, bem como seja:

- 1) determinado à FUNAI a imediata expedição do Termo de Referência Específico e a exigência de consulta livre, prévia e informada aos indígenas impactados pelo empreendimento que se pretende licenciar, sem os quais não deverá atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena;
- 2) determinado à RUMO que, seguindo os Termos de Referência Específicos expedidos pela FUNAI e pelo IPHAN, proceda ao estudo de componente indígena, conclua o estudo de componente arqueológico e garanta a consulta livre, prévia e informada aos indígenas;
- 3) determinado à SEMA/MT que não emita qualquer licença sem a realização do processo de consulta livre, prévia e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT e que analise o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório correspondente fornecidos pela RUMO somente após a FUNAI atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena e o IPHAN atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente arqueológico.

2 – Contextualização Fática

Consoante anteriormente mencionado, o empreendimento ferroviário Rondonópolis - Lucas do Rio Verde é de responsabilidade da empresa Rumo Malha Norte S/A - RUMO e o licenciamento ambiental tramita junto à Secretaria de Estado de Meio Ambiente de Mato Grosso - SEMA/MT, haja vista delegação do IBAMA à SEMA/MT.

Página 4 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



Pois bem.

Foi instaurado na Procuradoria da República no Município de Rondonópolis – PRM/Rondonópolis, o Inquérito Civil nº 1.20.005.000082/2021-68 em virtude de representação do IPHAN, dando conta do empreendimento Ferroviário Rondonópolis - Lucas do Rio Verde.

O IPHAN emitiu, em 18/11/2020, o Termo de Referência Específico (TRE) nº 5 sobre o empreendimento ferroviário, em que consta a exigência da realização de relatório de avaliação de impacto aos bens culturais registrados, em vista da existência de bens culturais imateriais ao longo do traçado previsto para o empreendimento ferroviário (DOC. 1 – ID. 999982280).

No TRE nº 5, **foi exigido também do empreendedor a realização do Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico (PAIPA), tendo em vista a proximidade da ferrovia que se pretende construir com as Terras Indígenas Tereza Cristina e Tadarimana, visando um programa de etnoarqueologia com a participação e consulta livre, prévia e informada das populações indígenas.**

Em 22/12/2020, foi solicitada reavaliação e retificação do TRE nº 5, reiterado em 14/01/2021, em que a RUMO informou que o empreendimento inicialmente apresentado foi submetido a nova análise e sofreu alterações, passando o traçado da ferrovia a encontrar-se em raio maior que 10 Km das Terras Indígenas Tereza Cristina e Tadarimana, adequando-se, assim, à Portaria Interministerial nº 60/2015.

Todavia, o IPHAN relatou que, da análise do mapa apresentado pela RUMO, não foi possível verificar qualquer alteração do traçado, permanecendo o projeto da ferrovia a incidir dentro de 10 Km da Terra Indígena Tadarimana. Aduziu, também, que, no entorno do empreendimento, há grande possibilidade da existência de sítios arqueológicos indígenas, especialmente próximo ao Município de Rondonópolis (DOC. 1 - ID. 999982280). Confira-se:



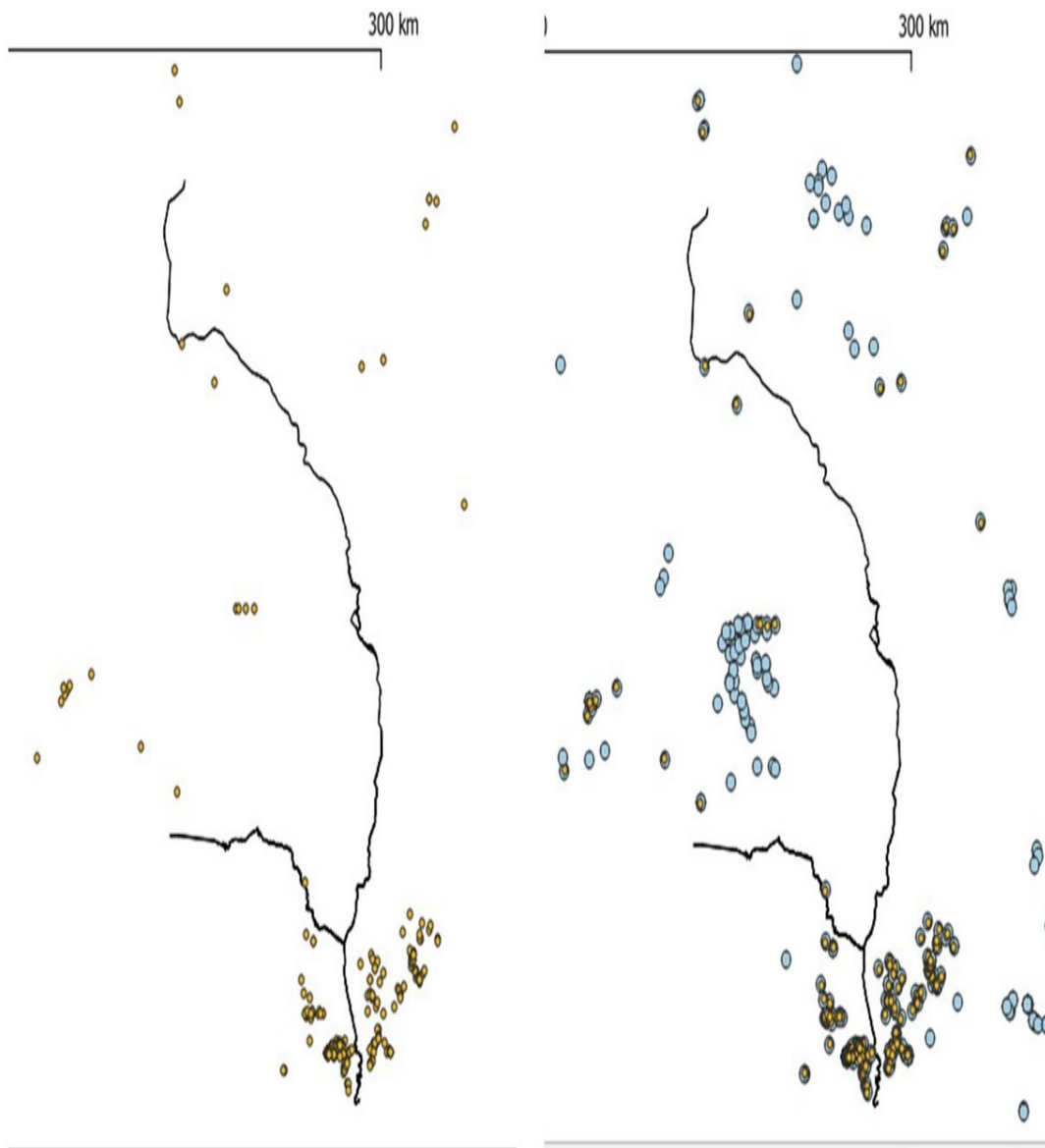


Figura 2: À esquerda trata-se do traçado do empreendimento com sítios arqueológicos apresentado pelo empreendedor (Rumo), enquanto à direita a plotagem do traçado com base atualizada de sítios arqueológicos nos registros do IPHAN.

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



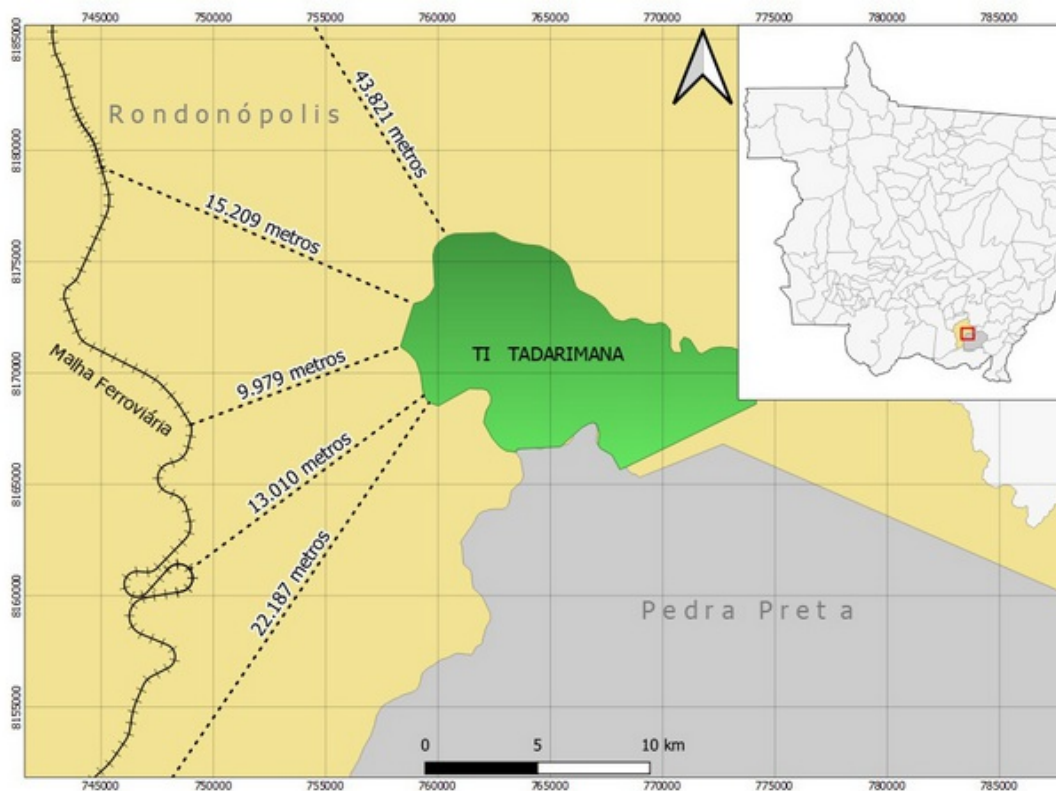


Figura 3: Distância do traçado previsto da ferrovia dos limites da Terra Indígena Tadarimana.

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



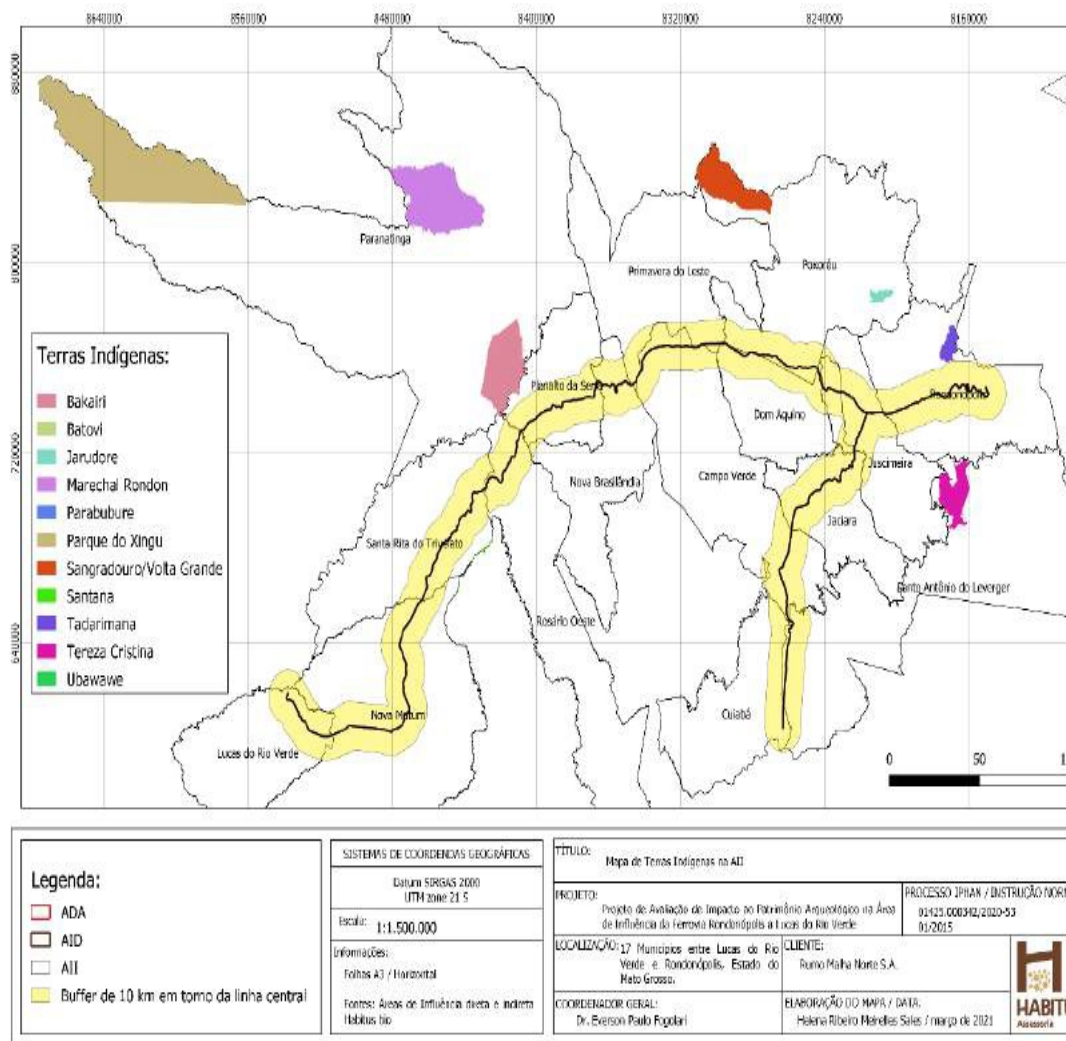


Figura 4: Traçado previsto para a ferrovia com referência a inúmeras terras indígenas no seu entorno.

Neste contexto, este Órgão Ministerial expediu correspondências à RUMO, ao IBAMA, à FUNAI, à Secretaria de Estado de Infraestrutura de Mato Grosso – SINFRA/MT e à Secretaria de Estado de Meio Ambiente de Mato Grosso – SEMA/MT.

A RUMO afirmou que o empreendimento observa a distância mínima de 10 Km da Terra Indígena Tadarimânia, estando de acordo com a legislação vigente, em especial a Portaria Interministerial nº 60/2015 (DOC. 2 - ID. 999982282). Registrou que foi demonstrado à FUNAI que o empreendimento não causará qualquer impacto direto sobre as populações indígenas. Ainda, informou que elaborou Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico na área de influência da ferrovia, protocolizado junto ao IPHAN em



16/03/2021 (DOC. 3 – ID. 999982287).

A SEMA/MT, por sua vez, esclareceu que o Termo de Referência foi gerado em 07/12/2020, sendo exigido o cumprimento da Convenção OIT nº 169 no caso de proximidade inferior a 10 Km de terras indígenas (DOC. 4 - ID. 999982292).

O IPHAN expressou a importância da realização de estudo etnoarqueológico, **com a participação da população indígena interessada**, bem como a fiscalização *in loco* do empreendimento, diante da constatação de que a região possui potencial arqueológico. Confira-se (DOC. 5 - ID. 999982295):

"No que diz respeito a fiscalização in loco do traçado, trata-se de procedimento de extrema pertinência, considerando o alto potencial arqueológico da área, observando contudo que o mesmo seja realizado após protocolo do Relatório de Avaliação de impacto por parte da consultoria contratada pela RUMO, a fim de dirimir quaisquer dúvida sobre os dados apresentados, os quais devem ser enviados ao MPF em atendimento a solicitação do mesmo. (...)

Consta também que amparado pelos mesmos princípios e outras considerações reproduzidas abaixo a respeito da proximidade do empreendimento de Terras Indígenas, fez se constar no Termo de Referência a necessitaria complementar o **Projeto de Avaliação de impacto comum Programa de Etnoarqueologia** ou com a perspectiva teórica que melhor pretender abordar, para realização de **estudo com a participação e consulta Livre, prévia e informada das populações indígenas entorno do empreendimento;**" (...)

"Foi feita a sobreposição da base de sítios arqueológicos apresentadas pelo empreendedor e a base atualizada do IPHAN que, observou quantidade maior de sítios e apesar de não ter sido identificados sítios na ADA da Ferrovia, observou que: "não significa que estes não existam, devendo-se considerar a existência de uma quantidade significativa de sítios registrados em tempos remotos, que ainda não dispondo de georreferenciamento. **Soma-se a isso o fato de se tratar de região notadamente de alto potencial arqueológico**" (g.n.)

Outrossim, asseverou que, no processo de licenciamento junto ao IPHAN (01425.000342/2020-53), após a análise da Ficha de Caracterização de Atividade (FCA), o empreendimento foi enquadrado no nível III, requerendo a elaboração do Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico (PAIPA).

Ainda, o IPHAN esclareceu que o Projeto de Avaliação de Impacto

Página 9 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



Arqueológico para o traçado da ferrovia foi aprovado, ficando autorizada a realização da pesquisa arqueológica ao longo do traçado da ferrovia com a previsão de execução em oito meses (DOC. 6 - ID. 1000012251):

Em atendimento a solicitação, informo que a análise do Projeto de avaliação de impacto ao patrimônio arqueológico na área de influência da Ferrovia Rondonópolis a Lucas do Rio Verde, Estado do Mato Grosso, resultou no Parecer Técnico nº 12/2021 - IPHAN-MT/DIVTECIPHAN-MT (2626645) que aprovou o mesmo, uma vez tendo sido atendido os artigos 18 e 19da IN IPHAN n.º 001/2015 e Portaria SPHAN n. 007/88. No Parecer foi indicado o envio do processo ao Centro Nacional de Arqueologia, vinculado ao IPHAN Sede, em Brasília, para análise final e consequente publicação de Portaria Autorizativa no Diário Oficial da União.

Consta ainda no Parecer Técnico relação de observações abaixo reproduzidas com indicativo de serem enviadas ao arqueólogo coordenador (vide: Ofício N° 279/2021/IPHAN-MT - 2646139) para que sejam atendidas ao longo do processo:

OBS1: A contextualização apresenta-se bastante genérica, devendo prever para o Relatório Final complementação a partir de dados e contextos arqueológicos resultantes de pesquisa em relatórios de pesquisas que identificaram os sítios constantes na tabelado item 4.1.

OBS2: Na medida do possível espera-se que as pesquisas sejam aprofundadas sobre o contexto etno-histórico.

OBS 3: Faz-se necessário o envio de arquivo shapefile com o track, ou registro do percurso realizado pelos pesquisadores ao longo dos trabalhos de campo); Apresentar Tabela das intervenções de sub-superfície realizadas: relação dos pontos, coordenadas geográficas, descrição estratigráfica, profundidade, indicação da presença de material e registro fotográfico (o registro fotográfico deverá contemplar as diversas etapas e procedimentos empregue ao longo dos trabalhos de campo, principalmente as atividades referentes à localização, escavação, análise e verificação do solo escavado, aferição da profundidade alcançada e fechamento das intervenções executadas, de modo a comprovar as pesquisas realizadas. As fotografias e figuras deverão ser apresentadas com suas respectivas legendas (fonte, descrição e data); Quantificação, localização, delimitação georreferenciada e caracterização dos sítios existentes na ADA (mapas georreferenciados indicado as intervenções realizadas, desenhos e fotos das estruturas descobertas e das estratigrafias reconhecidas, avaliação do estado de conservação dos sítios arqueológicos). Deverão ser observadas as recomendações da Portaria IPAHN nº 316 de 2019. A delimitação georreferenciada deverá ser apresentada em meio digital no formato shapefile.

OBS 4: No caso de identificação de sítio arqueológico, deve ser dobrado o número de poços-testes previstos na página 125, contemplando as direções nordeste, noroeste, sudeste e sudoeste, para ter maior precisão dos limites do sítio.



OBS 5: Na medida do possível deve-se priorizar a prospecção para o trecho correspondente ao município de Rondonópolis e apresentar relatório parcial dos resultados obtidos em caráter de urgência.

No CNA o Projeto foi aprovado via Parecer Técnico n. 855 (2640794) e publicada a Portaria N° 31 de 05 de Maio de 2021 (2645486), ficando autorizada a realização da pesquisa arqueológica ao longo do traçado da Ferrovia com a previsão de execução em 08 (oito) meses.

Por meio do Ofício n° 13/2022/DILIC, o IBAMA esclareceu que houve a delegação da execução do licenciamento à SEMA/MT, ato firmado pelo Acordo de Cooperação Técnico n° 24 (DOC. 7 - ID. 1000012252); a SEMA, por sua vez, encaminhou cópia do Acordo de Cooperação Técnica n° 24/2021, em que houve a delegação da execução do licenciamento ambiental da Ferrovia Malha Norte, do IBAMA para SEMA/MT (DOC. 8 - ID. 1000012255).

Em reunião ocorrida no dia 02/06/2021, na sede da Procuradoria da República no Município de Rondonópolis/MT, lideranças indígenas da etnia Bororo que habitam as Terras Indígenas Teresa Cristina e Tadarimana reclamaram a inclusão formal da comunidade indígena no processo de licenciamento, sobretudo para subsidiar o IPHAN na identificação de possíveis sítios arqueológicos (DOC. 9 - ID. 1000012267).

Destaque-se que, na referida reunião, as lideranças indígenas solicitaram a disponibilização de mapa do traçado do empreendimento contendo as características naturais do local, com a indicação geográfica do relevo, vegetação e dos cursos d'água, dentre outros aspectos naturais relevantes a fim de facilitar a consulta com os anciões da comunidade e poder identificar locais de importância cultural e religiosa para os indígenas.

Em vista de todos os elementos colhidos pelo Ministério Público Federal naquele momento, foi expedida recomendação ministerial à FUNAI, ao IBAMA, ao ESTADO DE MATO GROSSO e à empresa RUMO MALHA NORTE S.A., a fim de que assegurassem, no processo de licenciamento do Empreendimento Ferroviário Lucas do Rio Verde - Rondonópolis/MT, **a efetiva participação, por meio de CONSULTA PRÉVIA, LIVRE E INFORMADA, às comunidades indígenas das TI's Tadarimana e Tereza Cristina**, independentemente dos limites definidos pelo Anexo I da Portaria Interministerial n.º 60/2015, especialmente **(1) pela possibilidade da existência de sítios arqueológicos de fundamental interesse para os indígenas; e (2) porque o empreendimento, ao projetar um traçado de ferrovia passando por área situada entre duas terras indígenas, ignora a fundamental relação entre as Terras Indígenas Tadarimana e Tereza Cristina e, por**



consequência, viola o entendimento do Supremo Tribunal Federal no "Caso Raposa Serra do Sol" (Petição nº 3.388-RR, Pleno, Relator Ministro Ayres Britto), no qual ficou assentada a constitucionalidade e legitimidade de demarcações contínuas em detrimento das denominadas "queijo suíço" ou "em ilhas" (DOC. 10 - ID. 1000012271).

Na sequência, o Estado de Mato Grosso, por meio da SINFRA/MT, informou o não acatamento da Recomendação nº 03/2021, alegando que é dispensável a consulta aos indígenas porque o projeto está fora da zona de amortecimento da terra indígena, bem como que o acréscimo de atividade tornaria a obra onerosa (DOC. 11 - ID. 1000012273):

Diante do exposto, esta Superintendência Ambiental de Obras entende que a consulta prévia, livre e informada aos povos mencionados na Recomendação n.º 03/2021 é inadequada, uma vez que de acordo com a legislação anteriormente embasada, ela é dispensável porque está fora da zona de amortecimento da terra indígena. Além disso, esse acréscimo de atividade tornaria a obra onerosa, sendo que a mesma foi estruturada para evitar gastos ao orçamento público.

O IBAMA, a respeito da Recomendação nº 03/2021, informou que não a acataria, afirmando que não pode extrapolar o previsto em lei e nas regras infralegais, bem como esclareceu que a condução do licenciamento ambiental da ferrovia foi delegada à SEMA/MT (DOC. 12 – ID. 1000012275):

(...) respeitosamente manifesto não ser possível acatar a referida Recomendação.

2. Esclareço que o Ibama, como órgão executor da Política Nacional de Meio Ambiente, não pode extrapolar o previsto na lei e nas regras infralegais, de modo a garantir mínima previsibilidade e garantia jurídica e administrativa ao processo de licenciamento ambiental federal.

3. Adicionalmente e não menos importante, informo que a condução do licenciamento ambiental da Ferrovia Malha Norte foi delegada pelo Ibama à SEMA/MT, nos termos dos arts. 4º e 5º da Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011, e conforme encaminhamentos e tratativas constantes no Processo Administrativo IBAMA nº 02001.023519/2019-08.

A RUMO, sobre a Recomendação nº 03/2021, informou a impossibilidade de seu acatamento, alegando que tal medida se mostra contrária ao que preconiza os órgãos competentes, calcados na Portaria Interministerial nº 60/2015 e na Instrução Normativa FUNAI nº 02/2015 (DOC. 13 - ID. 1000012278):



O processo de licenciamento ambiental do empreendimento iniciou perante o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, sob processo n. 02001.023519/2019-08. Após análise do processo, o órgão ambiental federal, em 06 de outubro de 2020, delegou, por meio de Acordo de Cooperação Técnica à Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Mato Grosso¹, conforme preconiza a Lei Complementar nº 140/2011.

Diante disso, a condução do procedimento de licenciamento seguiu na esfera estadual, perante a Secretaria de Meio Ambiente – SEMA/MT sob n. 385031/2020 e, em 07 de dezembro de 2020, por meio de Parecer Técnico n. 141214 encaminhado pelo Ofício n. 160689/CLEIA/SUMIMIS/2020, formalizou-se o Termo de Referência para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do empreendimento. [...]

Somente num momento subsequente e posterior, ainda não previsto no caso concreto, é que será dada a devida publicidade ao EIA/RIMA e convocadas as audiências públicas com esse fim pelo órgão ambiental. [...]

No que concerne às consultas prévias, livres e informadas referidas na Convenção da OIT nº 169, promulgada pelo Decreto nº 5.051/2004, se trata de procedimento a ser realizado pelo órgão licenciador, por meio das instituições representativas dos povos interessados. [...]

Ante o exposto, e para este empreendimento específico, a RUMO ressalta que a recomendação ora respondida se mostra contrária ao que preconiza os órgãos competentes, calcados na Portaria Interministerial nº 60/2015 e Instrução Normativa FUNAI nº 02/2015, não por outros motivos, ressaltando seu comprometimento com as orientações e determinações dos órgãos públicos competentes, se vê, neste momento, impossibilitada de acatar a Recomendação encaminhada por esta D. Procuradoria.

No mesmo sentido, a FUNAI alegou a impossibilidade de atender à Recomendação nº 03/2021, em razão das distâncias preestabelecidas na Portaria Interministerial nº 60/2015, de forma que não se faz necessário a realização do Componente Indígena do empreendimento (DOC. 14 – ID. 1000012281):

2. Nesse sentido, esta Fundação Nacional do Índio - FUNAI, esclarece a impossibilidade de atendimento da recomendação em razão das distâncias preestabelecidas na Portaria Interministerial nº 60/2015, de forma que não se faz necessário a realização de Componente Indígena do empreendimento. Destarte, com base no dados locais, e de acordo com a Análise Cartográfica nº 461/2021 (Anexo II) e com o Parecer nº 181/2021 (Anexo III), que indicam que as distâncias entre o projeto e as Terra Indígenas mais próximas extrapolam os limites previstos no Anexo I da Portaria Interministerial nº 60/15, tomados como referência por esta Fundação, conforme Instrução Normativa nº 02/2015 da FUNAI; desse modo, não se fazem necessários procedimentos específicos relacionados à questão indígena.



3. Portanto, não há previsão legal e/ou regimental para que esta Fundação atue no caso em tela.

Por fim, a SEMA/MT afirmou que a avaliação acerca dos impactos impõe que os estudos sejam apresentados pelo empreendimento, momento em que a SEMA terá condições de realizar a análise técnica do objeto da recomendação (DOC. 15 - ID. 1000012284):

Assim, pertinente esclarecer que a presunção de impacto é prévia aos estudos, logo, a princípio não há preenchimento do requisito legal para consulta das comunidades indígenas apontadas na recomendação ministerial, conforme apontado pela Coordenadoria de Licenciamento com Estudos de Impacto Ambiental (anexo), verbis:

Considerando que o Termo de Referência específico possui como finalidade indicar as diretrizes metodológicas que devem ser seguidas para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental, que é exigido do empreendedor para que o órgão licenciador possa avaliar a viabilidade ambiental de um empreendimento durante a fase de licenciamento e que ainda não foi apresentado o EIA/RIMA do referido empreendimento nesta Secretaria.

Nesse sentido, a avaliação acerca dos impactos a posteriori impõe que os estudos sejam apresentados pelo empreendimento (com dados e informações técnicas), momento em que a SEMA/MT terá condições de realizar a análise técnica do objeto da recomendação do parquet federal.

O Setor de Perícia do Ministério Público Federal analisou os pareceres técnicos do IPHAN e o PAIPA da área de influência do projeto da Ferrovia Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, apontando a necessidade de complementação da contextualização arqueológica da área, pois foram apresentadas apenas tabelas com o nome do sítio e o município, caracterização genérica de grupos de caçadores-coletores, ceramistas e sítios rupestres com as suas devidas tradições arqueológicas encontradas no Brasil. Não houve referência a quais sítios arqueológicos existem na área de influência da ferrovia, e quais pertencem a essas tradições arqueológicas. Não houve informação da localização dos sítios arqueológicos. Em verdade, na maioria das vezes, sequer mencionaram os sítios no Estado do Mato Grosso, descumprindo as diretrizes da IN IPHAN nº 001/15, no artigo 18, § 1º (DOC. 16 - ID. 1000012285).

Continuou a perita relatando que a adequada e suficiente contextualização arqueológica é imprescindível para demonstrar os tipos de sítios existentes na região, de modo a viabilizar o reconhecimento de quais possuem relação direta e/ou indireta com os



grupos indígenas atuais, em especial aos Bororo. A exemplo da Tradição Bororo, ignorada pelo projeto, tal denominação apresentada pela arqueóloga Irmihld Wüst que faz referência à cerâmica reconhecida pelos grupos atuais que habitam o Vale do Rio Vermelho no Mato Grosso.

Neste diapasão, a perícia sugeriu que o IPHAN solicitasse complementações no PAIPA, a respeito da contextualização arqueológica e a atualização do mapa com todos os sítios arqueológicos, e que o relatório apresentasse todas as observações, em especial atenção à parte em que o IPHAN exigiu um relatório parcial com especial atenção ao município de Rondonópolis, onde localiza-se a Terra Indígena Tadarimana. **Sugeriu considerar, também, neste momento, a realização de consulta às comunidades indígenas ao redor do empreendimento e sua devida manifestação.**

Outrossim, foi elaborado outro parecer técnico pelo Setor de Perícias do Ministério Público Federal, voltado a apurar possíveis impactos do empreendimento nas comunidades indígenas e no patrimônio histórico-cultural provocado pela extensão da ferrovia, trecho Rondonópolis-Lucas do Rio Verde, especialmente quanto à possibilidade da existência de sítios arqueológicos indígenas (DOC. 17 - ID. 1000012286).

No referido parecer, esclareceu-se que a Portaria Interministerial nº 60/2015, expedida pelos Ministérios do Meio Ambiente, da Justiça, da Cultura e da Saúde, estabeleceu previamente a presunção da existência de uma intervenção 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” (art. 3º, § 2º). Os limites estabelecidos no Anexo I para as ferrovias foram de 10 km na Amazônia Legal e de 5 km nas demais regiões do país.

Ato contínuo, afirma que a presumível ocorrência de impactos para além desses limites, no entanto, é reconhecida implicitamente pelo modelo do Termo de Referência para o “Componente Indígena” do Plano Básico Ambiental definido no Anexo II-B da Portaria Interministerial nº 60/2015. Ao tratar do tópico relativo ao “desenvolvimento regional e sinergia de atividades ou empreendimentos”, o “roteiro tópico-metodológico” definido pelo referido anexo requer que as ferrovias sejam expressamente representadas cartograficamente entre outros relevantes empreendimentos instalados e projetados na área definida para estudo.



Ao final, a perícia concluiu que **devem ser realizadas atividades de localização e registro georreferenciado das antigas aldeias e locais de importância cultural nas áreas de influência do empreendimento a partir de efetiva orientação e participação indígena**, envolvendo o registro de narrativas e interpretações indígenas sobre antigas aldeias, demais locais de importância cultural, vestígios arqueológicos evidenciados, incluindo visitação aos sítios arqueológicos porventura já registrados, procedendo-se à coleta de narrativas sobre possíveis alterações e impactos sobre tais locais de importância cultural. Em especial, **registrou que as atividades de pesquisa devem ser discutidas, planejadas e executadas de forma colaborativa, com a efetiva participação indígena**. Confira-se:

[...] b) O art. 6º da Convenção 169 incumbe expressamente os governos da realização da consulta livre, prévia e informada. Dessa forma, a Sema não está autorizada a delegar uma responsabilidade que se reconhece, de forma inequívoca, como governamental.

c) Ainda que o traçado previsto passe a uma distância maior ou menor dessa área, cabe perquirir efetivamente se a presença da via-férrea pode influenciar, por exemplo, as condições de segurança no deslocamento dos habitantes bororo até a sede do município de Rondonópolis. As áreas de influência do empreendimento têm que ser corretamente estabelecidas à luz da Resolução Conama nº 01/1986, constatando-se que a área de influência direta sobre o meio antrópico não foi, todavia, adequadamente dimensionada. [...]

d) No que toca à avaliação de impactos do empreendimento para o patrimônio histórico-cultural, sugere-se sejam realizadas atividades de localização e registro georreferenciado de antigas aldeias e locais de importância cultural nas áreas de influência do empreendimento “a partir de efetiva orientação e participação indígena”, envolvendo o “registro de narrativas e interpretações indígenas sobre antigas aldeias, demais locais de importância cultural, vestígios arqueológicos evidenciados, incluindo visitação aos sítios arqueológicos porventura já registrados”, procedendo-se à coleta de “narrativas sobre possíveis alterações e impactos sobre tais locais de importância cultural”. Em especial, frisa-se que “as atividades de pesquisa devem ser discutidas, planejadas e executadas de forma colaborativa, com a efetiva participação de coletivos indígenas escolhidos por cada etnia”.

Após a RUMO encaminhar o relatório de avaliação de impacto ao patrimônio arqueológico na área de influência da ferrovia (DOC. 18 - ID. 1000012294), o IPHAN realizou vistoria em campo sobre o componente arqueológico, entre os dias 22/11/2021 e 25/11/2021, concluindo que a avaliação prévia da instalação e operação do empreendimento deve ser considerada de alta complexidade no entorno da Rodovia do Peixe (Rondonópolis), por envolverem fatores que implicam em riscos de impactos sinérgicos cumulativos (DOC.



19 - ID. 1000033749):

1.Quantidade e relevância bastante significativas de sítios arqueológicos existentes na área de entorno próxima ao empreendimento;

2.Histórico/contexto de ausência de pesquisas/procedimentos arqueológicos preventivos envolvendo a rodovia (MT-471), que será interceptada e com previsão de uso (intenso) na instalação e operação da ferrovia;

3.Existência de danos/impactos diretos e indiretos ao patrimônio arqueológico (não mitigados/não compensados) em consequência do item acima;

4.Apontamento no Relatório Final do Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico na Área de implantação da rodovia MT-471, sobre sítios arqueológicos estarem sujeitos a impactos indiretos ("áreas indiretamente afetadas pelas obras"); (...)

- De acordo com análise do arquivo shapefile referente ao caminhamento executado junto as atividades de prospecção de subsuperfície, foi verificado que a proposição metodológica acima grifada não pode ser considerada sistemática e intensiva, o que implica em redução da capacidade de identificação de sítios na ADA, que para a região entorno da rodovia do peixe é de alto potencial.

-Associado ao apontamento acima, as análises contextuais realizadas em campo durante a vistoria implicaram na constatação de que se faz necessário a revisão dos procedimentos metodológicos da prospecção de subsuperfície na região da rodovia do peixe, mais precisamente nas margens do rio Vermelho, sendo necessário apresentação de proposta de prospecção complementar em malha, com maior quantidade de pontos prospectados e distanciamento menor entre cada um deles (25 metros).

-No relatório (2885412), na página 134 dentro do item 8 Considerações finais, consta informado que: "Especificamente em Rondonópolis não encontramos sítios arqueológicos na ADA do empreendimento. Porém, durante as Atividades de Esclarecimento, um morador nos apresentou ocorrências cerâmicas em sua propriedade, que está a 5 km aproximadamente do traçado do empreendimento."

-Outra observação imprescindível a ser registrada no presente relatório a luz das análises contextuais a partir da vistoria em campo e revisão do projeto e relatórios (parcial e complementar), consiste na necessidade de apresentação do layout da ferrovia associada a todas as áreas anexas a mesma como, por exemplo, canteiros de obras, áreas de empréstimo, bota fora, áreas relacionadas aos trabalhadores, acessos e uma descrição pormenorizada da forma como será executada. Todas as informações visam permitir uma análise mais detalhada e atenta por parte do IPHAN não só quanto aos riscos de impactos diretos, mas também os impactos indiretos sobre sítios arqueológicos já existentes e/ou aqueles que porventura ainda não foram identificados.

Indígenas Bororos encaminham carta ao Ministério Público Federal, datada

Página 17 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea.c8035889.bff40402



de 01/11/2021, em que **reivindicam o direito de serem ouvidos a respeito do empreendimento** Ferrovia Rondonópolis - Lucas do Rio Verde. Alegam que parte das terras indígenas demarcadas por Marechal Rondon foram vendidas à margem da lei, sendo que pela demarcação originária, a ferrovia cortaria a Terra Indígena Tereza Cristina. Ainda, pela demarcação originária da Terra Indígena Tadarimana consta o Pontal do Jorigi, o que torna o projeto do traçado da ferrovia mais próximo da área indígena, inferior a 10 Km. Afirmam que a ferrovia vai cortar o rio Vermelho, no coração do território Bororo (DOC. 20 – ID. 1000033753). Veja-se:

E agora querem cortar o Rio Vermelho com a ferrovia e nem sequer querem versar com os índios Bororo! A desculpa seria que passa longe das terras dos Bororo? Longe ou no coração do território Bororo! É este o ganho dos Bororo após ter cedido tantas terras para o outros? Esqueceram que o Brasil assinou a CONVENÇÃO 169 DA OIT, Organização Internacional do Trabalho que no seu Artigo Nº 6 diz que todo empreendimento deve ter com os povos interessados uma oitiva, uma consulta prévia, livre, adequada, de boa-fé. Queremos comunicar a todos os setores públicos e privados que nós, Lideranças Bororo queremos respeitosamente ser consultados sobre este empreendimento da FERRONORTE RUMO que está sendo projetada a partir do Terminal Multimodal de Rondonópolis rumo a Cuiabá e Lucas do Rio Verde. Neste documento colocamos motivações muito importantes para nós e que devem ser conhecidas também aos demais envolvidos nesta ferrovia, especialmente à FUNAI de Brasília, à concessionária RUMO e ao Ministério Público Federal.

Gostaríamos resolver as questões dialogando para se chegar a um acordo. Diversamente não esquecemos que nesta região nós Bororo guerreamos por cem anos antes de entregar as armas de comum acordo no dia 5 de maio de 1886, na beira deste rio que a ferrovia atravessará.

Destacamos:

- 1- A demarcação de Rondon da Terra Indígena Tereza Cristina. Ela chegava perto de Rondonópolis. A ferrovia cortaria ela.
- 2- A grande aldeia Bororo do Kejári. Prova documental da ocupação dos Bororo.
- 3- O pontal do Jorigi. Era dos Bororo e foi vendido. A sua ponta fica mais próxima à ferrovia.
- 4- Relatório e atual processo de reintegração de posse de parte da Teresa Cristina. A área em questão também fica mais perto da ferrovia.

(...) Este Pontal sempre foi nosso mas foi vendido em 1945. A Constituição Federal de 1934 no seu Artigo Nº 129 já dizia: "Será respeitada a posse de terras dos silvícolas que nelas se acham permanentemente localizados, sendo-lhes, no entanto, vedado aliena-las." O Artigo Nº 154 da Constituição de 1937 dizia a mesma coisa. Nós continuamos a pescar no meio dele numa lagoa chamada de "Akóra Múga," que quer dizer lugar do peixe Bico de Pato. Na barra do Córrego Jorigi com o rio Vermelho tem um lugar muito

Página 18 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



sagrado para nós que chamamos de "Aróe Eíáo." Quer dizer lugar das almas, dos finados. Já encaminhamos ao MPF vários pedidos para a reintegração de posse desta nossa terra. Queremos de volta também para evitar problemas de invasões como no passado por estar perto da estrada que vai para Pedra Preta. **A posição deste pedaço de terra avança para o Sul ficando assim mais perto da ferrovia.**





FERROVIA “RUMO” E TERRAS BORORO ATUAIS (ESCURAS) E AS DEMARCADAS POR RONDON. (PONTEADAS)

Figura 5: Traçado previsto para a ferrovia com referência às Terras Indígenas Teresa Cristina e Tadarimana, com destaque ao “Pontal do Jorigi”, elaborado pelos indígenas Bororos.

Da análise dos processos administrativos relativos à autorização da ferrovia encaminhados pela SINFRA/MT, verifica-se que foi firmado um acordo de Cooperação entre a União e o Estado de Mato Grosso para viabilizar a conexão do Subsistema Ferroviário Estadual com o Subsistema Ferroviário Federal no território de Mato Grosso, reconhecendo como estaduais os referidos trechos ferroviários Rondonópolis - Lucas do Rio Verde (DOC. 21 – ID. 1000060775).

Consta, também, nos documentos supracitados, a abertura da Chamada Pública nº 01/2021 (19/07/2021), com objetivo de identificar e selecionar interessado em construir, implantar e explorar, sob regime privado, por sua conta e risco, ferrovia que conecte, de modo independente, o Terminal Rodoferroviário de Rondonópolis a Cuiabá e a Lucas do Rio Verde, tendo seu relatório final (09/09/2021) registrado que o processo encerrou com apenas uma proposta apresentada pela Rumo Malha Norte S/A, a qual foi classificada e habilitada a firmar contrato de adesão com o Estado de Mato Grosso (DOC. 22 - ID. 1000060779).

Ato contínuo, foi firmado o Contrato de Adesão nº 021/2021/00/00 - SINFRA entre o Estado de Mato Grosso e a Rumo, que disciplina a autorização para construção, operação, exploração e conservação dos sistemas ferroviários Rondonópolis-Cuiabá e Rondonópolis-Lucas do Rio Verde, com extensão inicial aproximada de 730 Km (DOC.23 – ID. 1000060783). Anexo ao contrato de adesão consta o cronograma referencial para implantação do sistema ferroviário, **com licenciamento ambiental previsto para até o primeiro semestre de 2022** (DOC. 24 – ID. 1000060788).



Por fim, em consulta pública ao sistema SEI de pesquisa processual do IPHAN (Processo nº 01425.000342/2020-53), verificou-se o Parecer Técnico nº 32/2022-IPHAN-MT/DIVTEC, de **22/03/2022**, o qual, após análise do Relatório de Avaliação de impacto ao patrimônio arqueológico na área de influência da Ferrovia Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, concluiu (DOC. 33 - ID. 1000073291):

[...] dou como parecer técnico sua não aprovação tendo em vista as observações sobre o mesmo, que implicam na insuficiência das pesquisas realizadas para avaliação dos riscos de impacto ao patrimônio arqueológico ao longo do traçado do empreendimento. Assim sendo, para além das respostas às observações que julgarem cabíveis, faz se necessário apresentação de um plano de prospecção complementar a ser analisado e aprovado como condicionante a anuência a Licença Prévia, no que diz respeito ao componente arqueológico.

Mediante as observações constantes no presente parecer técnico, o plano de prospecção complementar deve ser voltado as áreas de maior potencial arqueológico a serem definidas a partir de utilização da metodologia de modelos preditivos e afins, utilizando-se do arcabouço de dados ambientais já apresentados no relatório (bibliográficos e de campo), juntamente com dados/caraterísticas dos sítios arqueológicos descritos para cada uma das regiões.

A partir da abordagem acima, o plano de prospecção complementar deve contemplar as áreas não tradadas e tradadas até 20 cm que apresentem potencial arqueológico, bem como o refinamento da prospecção no trecho 5, mais precisamente aquele incidente no município de Rondonópolis em sua região coincidente com a Rodovia do Peixe, de alto potencial arqueológico, conforme abordado e justificado no Relatório DIVTEC IPHAN-MT (3170158) (3378717) reproduzido no corpo do presente parecer técnico.

As áreas que apresentem características geomorfológicas impeditivas de aprofundamento das sondagens, como formações rochosas, declividades acentuadas, por exemplo, coincidentes com setores sugestivos de maior potencial arqueológico, deverão contar com maior cobertura por caminhamentos capazes de averiguar a possível presença de sítios.

Por fim, consiste em condição imprescindível para análise, aprovação e execução do referido plano de prospecção complementar, apresentar layout, descrição e proposta de prospecção de todas as áreas anexas/necessárias ao empreendimento ferrovia como, por exemplo, canteiros de obras, áreas de empréstimo, bota fora, áreas relacionadas aos trabalhadores, acessos e uma descrição pormenorizada da forma como a obra será executada. Todas as informações visam permitir uma análise mais detalhada e atenta por parte do IPHAN não só quanto aos riscos de impactos diretos, mas também os impactos indiretos sobre sítios arqueológicos já existentes e/ou aqueles que por ventura ainda não foram identificados. [...] (destaque nosso)



Nada obstante, A SEMA, **em 21/03/2022**, informou ao Ministério Público Federal que o Estudo de Impacto Ambiental - EIA e seu correspondente Relatório de Impacto Ambiental - RIMA **foram apresentados pela RUMO em 30/08/2021**, ocasião em que **requereu a expedição de Licença Prévia para o empreendimento**, o que, encontra-se sob análise da equipe técnica do órgão licenciador (DOC. 32 - ID. 1000073289).

Do relato acima, foi possível atestar que a postura da FUNAI, seguida pela RUMO e pela SEMA/MT, está escorada apenas em parâmetros de norma federal inaplicável, cuja interpretação é inadmissível (Portaria Interministerial nº 60/2015) e ignora evidências que atraem o princípio da precaução, penalizando o bem jurídico ambiental por uma negligência atribuída exclusivamente aos demandados.

Os demandados, assim, ofendem a Constituição da República, impedem a participação popular, negam aplicação à Convenção 169 da OIT e violam o princípio do poluidor-pagador, impondo aos Povos Indígenas o ônus do empreendedor, de arcar com as externalidades negativas do empreendimento, o qual pretendem levar a cabo sem qualquer estudo de componente indígena, consulta aos indígenas interessados e avaliação de medidas mitigatórias e reparatórias.

Demais disso, estão muito bem caracterizados a pressa desmedida e o afobamento no processo de licenciamento da Ferrovia Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, notadamente da RUMO e da SEMA/MT. Chama a atenção do Ministério Público Federal o fato de, apesar de pendente de análise condicionante à Licença Prévia quanto ao componente arqueológico pelo IPHAN (DOC. 33 - ID. 1000073291), a RUMO, **em 30/08/2021**, requereu a referida licença, perante a SEMA (DOC. 32 ID. 1000073289).

A intervenção judicial no referido processo de licenciamento é medida que se impõe, portanto, como a seguir se demonstrará.

3 – Do Direito

O litígio objeto da presente demanda, basicamente, diz respeito à existência ou não de impacto ambiental e sociocultural direto ou indireto nas Terras Indígenas Tadarimana e Teresa Cristina gerado pela execução do empreendimento de construção e operação da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde.



No entendimento do Ministério Público Federal, RUMO (empreendedor), SEMA/MT (órgão licenciador) e FUNAI (ente indigenista oficial interveniente), convenientemente e escoradas exclusivamente numa interpretação equivocada da Portaria Interministerial nº 60/20115, desconsideraram toda a realidade fática e o contexto social e cultural local em que será inserida a ferrovia que se pretende construir e operar.

Consoante exaustivamente exposto no tópico acima, tanto o IPHAN quanto o Setor Pericial do Ministério Público Federal são uníssonos ao atestarem que não há que se falar em tutela do patrimônio arqueológico, notadamente o situado na região de Rondonópolis, sem o concurso dos indígenas Bororos, especialmente porque o patrimônio histórico material e imaterial que se pretende resguardar dos impactos da ferrovia que será construída se confunde com o patrimônio cultural Bororo (DOC's 01 - ID. 999982280, 05 - ID. 999982295, 16 - ID. 1000012285 e 17 - ID. 1000012286).

É notório, portanto, o impacto ambiental e sociocultural às comunidades indígenas da região, independentemente de considerações milimétricas a respeito dos limites do Anexo I da Portaria Interministerial nº 60/2015.

Tal fato, por si só, já reclama a fundamental participação dos indígenas no processo de licenciamento do empreendimento, solenemente negada pelo não atendimento à recomendação do Ministério Público Federal (DOC's 10 - ID. 1000012271, 13 - ID. 1000012278, 14 - ID. 1000012281 e 15 - ID. 1000012284).

Para além da necessária tutela do patrimônio histórico, carecedora do concurso dos indígenas no processo de licenciamento da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, de rigor, também, seja procedido ao estudo de componente indígena, em vista da farta comprovação de como o empreendimento vai impactar a comunidade indígena local, notadamente as que habitam as Terras Indígenas Tadarimana e Teresa Cristina.

Portanto, é impossível a concessão da Licença Prévia, como pretendem RUMO e SEMA/MT, sem a prévia realização dos Estudos de Componente Indígena da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, sob pena de deixar desprotegida parcela essencial do meio ambiente antrópico, em um contexto de vulnerabilidade extrema.

3.1 - Da fragmentação indevida da proteção constitucional do meio ambiente



Uma vez compreendido o meio ambiente como um conceito unitário, que expressa “a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais” (DA SILVA, José Afonso. Direito ambiental constitucional. São Paulo: Malheiros, 1995, p.2), os Estudos de Impacto Ambiental apenas serão constitucionalmente satisfatórios, quando, além do meio físico e biótico, abarcarem a interação do homem com os elementos que o cercam, bem como aspectos antrópicos em si protegidos. É o que se depreende da norma que regulamenta o estudo de impacto ambiental:

Artigo 6º - O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, **antes da implantação do projeto, considerando:**

- a) o **meio físico** - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;
- b) o **meio biológico** e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;
- c) o **meio sócio-econômico** - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a sócio-economia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos. (Resolução CONAMA nº 01/1986)

A Constituição da República adota um modelo de Estado pluriétnico, impondo a preservação do patrimônio cultural como um direito fundamental coletivo e garantindo meios de proteger as manifestações culturais dos povos indígenas, bem como suas formas de expressão e seus modos de criar, fazer e viver (artigos 215 e 216).

Além disso, expressamente garante aos indígenas seus costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam (artigo 231). Rompendo com o modelo assimilacionista e tutelar da ordem constitucional pretérita, impõe ao Estado o dever de lhes garantir o direito ao desenvolvimento segundo suas próprias escolhas, dentro de seu contexto decisório.

Disposições que ganham força com a Declaração da ONU sobre os Direitos dos Povos Indígenas e com a Convenção 169 da OIT (que integra o ordenamento jurídico



pátrio por força do Decreto 5.051 de 2004), a qual prevê que os Estados deverão adotar “medidas especiais que sejam necessárias para salvaguardar as pessoas, as instituições, os bens, as culturas e o meio ambiente dos povos interessados”.

Neste cenário normativo, sempre que um empreendimento tiver potencial de causar significativo impacto sobre os povos indígenas, os Estudos de Impacto Ambiental deverão contemplar, no diagnóstico do meio socioeconômico, Estudos do Componente Indígena.

Hipótese em que **será obrigatória** a intervenção da FUNAI, a quem compete com exclusividade a emissão do Termo de Referência para a realização dos estudos, a avaliação destes e o atestado de viabilidade do empreendimento sobre os povos indígenas, indicando, desde logo, obrigações condicionantes do empreendedor, antecipatórias ao risco de dano.

Do mesmo modo que o Meio Ambiente é composto pelos seus elementos naturais e antrópicos, o Termo de Referência da FUNAI para estudos do meio antrópico é parte integrante do Termo de Referência emitido pelo licenciador (no presente caso, a SEMA/MT), e o Estudo do Componente Indígena é parte integrante dos Estudos de Impacto Ambiental.

Quando a FUNAI deixa de expedir o Termo de Referência Específico e de exigir o Estudo do Componente Indígena, com fundamento exclusivo em norma infralegal (!), sem considerar todo o contexto fático e social, as especificidades do empreendimento e as peculiaridades locais, fartamente demonstrados na presente demanda, fragmenta indevidamente o conceito unitário de meio ambiente e desqualifica sua parcela antrópica, protegida pela Constituição da República e pelas normas internacionais.

Sem iluminar e proteger toda a dimensão do seu objeto, os Estudos de Impacto Ambiental não são constitucionalmente aceitáveis e, por via de consequência, carecem de aptidão para sustentar atestado de viabilidade de um empreendimento de grande impacto.

Para além disso, essa postura da FUNAI, encampada pela RUMO e pela SEMA/MT, acarreta uma série de graves consequências fáticas e jurídicas, que necessitam ser



inibidas.

3.2 – Da ofensa à Constituição da República – princípio da precaução

É determinação constitucional expressa que os Estudos de Impacto Ambiental sejam prévios, impondo ao Estado o dever de:

exigir, na forma da lei, **para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade.** (destaque nosso) (CF, art. 225, §1º, IV)

Dispositivo que deve ser interpretado como a imposição de que sejam realizados os Estudos de Impacto na fase anterior à concessão da primeira licença:

Considerando que a licença prévia é uma subespécie de licença, integrante, pois, do procedimento de licenciamento ambiental, sua outorga não poderá prescindir da discussão e aprovação do EIA/RIMA, nas hipóteses em que o mesmo for exigível. O estudo, como já enfatizado, deve ser prévio. Tal antecedência há de ser compreendida em relação ao conjunto das etapas do licenciamento, e não apenas ao momento da liberação da operação da atividade ou empreendimento. (destaque nosso) (COSTA NETO, Nicolao Dino de Castro e. Proteção Jurídica do Meio Ambiente, p. 378)

Considerando que no cenário constitucional atual, o bem jurídico ambiental apenas estará sob proteção se os seus instrumentos forem aptos a se anteciparem ao dano, excluída parcela dos Estudos de Impacto Ambiental, estes não poderão cumprir seu mister.

A essência dessa tutela é, pois, o princípio da precaução, que:

indica uma atuação 'racional' para com os bens ambientais, com a mais cuidadosa apreensão possível dos recursos naturais [...] **Na verdade é uma 'precaução contra o risco', que objetiva prevenir já uma suspeição de perigo ou garantir uma suficiente margem de segurança da linha de perigo. Seu trabalho está anterior à manifestação do perigo.**

[...] indesejáveis efeitos colaterais do desenvolvimento social e econômico devem ser reconhecidos a tempo e, por meio de um amplo planejamento de conservação ambiental, ser minimizados". (destaque



nosso)

Quanto ao papel desses estudos na materialização das disposições constitucionais, vale a leitura da lição de Cristiane Derani:

Destaco o instrumento por excelência, aquele que tem o potencial de conjugar políticas sociais, econômicas, ambientais, compatibilizando-as: a Avaliação de Impacto Ambiental. Prevista no art. 9º, inciso II daquela lei [6.938/1981], e que ganha o nível constitucional, ao ser apresentada no inciso IV do parágrafo 1º do art. 225 da Constituição Federal de 1988. (DERANI, Cristiane. Direito Ambiental Econômico, p. 153)

Portando, desde logo, **absolutamente desprovida de sustentação constitucional e fática a decisão da FUNAI de que os Estudos de Impacto Ambiental com relação aos povos indígenas não são exigíveis no processo de licenciamento da ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, simplesmente porque o empreendimento está previsto passar a poucos metros do limite de 10 km exigido pelo Anexo I da Portaria Interministerial nº 60/2015 (DOC. 14 - ID. 1000012281).**

Ao assim agir, fulmina o princípio da precaução e retira, de modo ilegítimo, desses estudos o seu mister constitucional – de se antecipar ao risco de dano.

Não bastasse isso, estudos incompletos viciam a decisão do órgão licenciador – tecnicamente falha – e retiram do empreendedor a obrigação de demonstrar, o quanto possível, a viabilidade do seu empreendimento, conforme impõe a Declaração do Rio de Janeiro, para afastar riscos e incertezas.

É nesse sentido que Denise Hammerschmidt ensina que a realização de "estudos completos e exaustivos" é uma das facetas do princípio da precaução:

E por última linha de concretização temos a promoção e desenvolvimento da investigação científica e realização de estudos completos e exaustivos sobre os efeitos e riscos potenciais de uma dada atividade. O princípio da precaução, o qual parte do reconhecimento das limitações da ciência, requer a sua contribuição inestimável na pesquisa e tratamento de incertezas.[...] **Portanto, o princípio da precaução requer que as políticas e decisões que apresentem significativos riscos ambientais sejam precedidas de estudos de avaliação do impacto ambiental, os quais podem constituir um relevante instrumento do princípio da precaução, na medida em**

Página 27 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c8035889.bff40402



que contribuïrem para assegurar que as decisões sejam tomadas com base na melhor informação científica disponível. (destaque nosso) (HAMMERSCHIMIDT, O risco na sociedade contemporânea e o princípio da precaução, p. 117).

Vale ressaltar que o IPHAN já indicou uma série de possíveis impactos no patrimônio histórico existente no entorno do empreendimento e que, para serem adequadamente dimensionados, carecem de concurso da população indígena envolvida, que sequer tomou conhecimento do projeto pelos demandados.

Demais disso, como será visto adiante, o empreendimento tem potencial de gerar impactos diretos e indiretos aos indígenas Bororos que habitam o entorno do projeto, seja porque atravessará área que constitui **território tradicional indígena**, notadamente a compreendida entre as Terras Indígenas Teresa Cristina e Tadarimana (na esteira do que preconiza o artigo 3º, inciso II, do Decreto nº 6.040/2007), seja porque devem ser considerados os efeitos cumulativos, sinérgicos e indutores em relação à Ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis.

3.3 – Da inconstitucionalidade da Portaria Interministerial nº 60/2015*

A Portaria Interministerial nº 60/2015 foi concebida para suprir uma lacuna procedimental; contudo o referido ato administrativo contém disposições que, ao cabo, violam direitos materiais dos povos indígenas e que não resistem a um controle de constitucionalidade, convencionalidade e legalidade.

Em março de 2016, a 4ª e a 6ª Câmaras de Recomendação e Revisão (CCR) do Ministério Público Federal expediram recomendação ao Ministério de Meio Ambiente e ao IBAMA apontando inconstitucionalidade e ilegalidade em diversos trechos da Portaria, notadamente (DOC. 25 - ID. 1000060795):

- o estabelecimento de prazos exíguos e peremptórios aos intervenientes;
- a limitação à possibilidade de exigir complementação/correção;
- contrariedade ao regime jurídico constitucional das terras indígenas, especificamente quanto ao seu caráter meramente declaratório, uma vez que a Portaria condiciona a atuação da FUNAI ao fato de que os territórios indígenas potencialmente impactados estejam identificados, nos termos do Decreto nº 1.775/1996 (art. 2º, §7º).



A equipe técnica do IBAMA apontou as mesmas ilegalidades (Pareceres nº 088/2014/CONEP/PFE-IBAMA-SEDE/PFG/AGU e nº 02001.001210/2015-25-COEND/IBAMA).

No caso desta demanda, é especialmente relevante a regra que disciplina em quais hipóteses o licenciador deverá notificar a FUNAI a intervir.

Para tanto, presume-se que um empreendimento “intervirá” em terras indígenas “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” (artigo 3º, § 2º, I).

O mencionado Anexo I estipula as distâncias de presunção de impactos de acordo com os empreendimentos específicos que, **no caso de ferrovias na região da Amazonia Legal, como no presente, é de 10 km.**

O empreendedor deverá plotar o empreendimento em uma base de dados em que constem os perímetros das terras indígenas localizadas na região. Havendo terra indígena a uma distância igual ou inferior aos raios estipulados para fins de presunção de intervenção, o órgão licenciador deverá notificar a FUNAI.

Como se trata de uma presunção *juris tantum* ou relativa, a Portaria admite que “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” (artigo 3º, § 3º).

Considerando que este Anexo I tem sido utilizado como régua de corte para definir a inclusão ou exclusão de povos indígenas dos processos de licenciamento independentemente da verificação de impactos *in concreto* (e até mesmo para a inobservância do direito à consulta prévia, contrariando redação literal do artigo 6º da Convenção nº 169 OIT) (DOC. 26 - ID. 1000073249), surge o questionamento de quais critérios técnicos ou estudos científicos embasaram a definição das distâncias.

Em outras palavras, qual o fundamento da adoção destas distâncias

Página 29 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



específicas? **Quais avaliações técnicas, por exemplo, permitem afirmar aprioristicamente que uma ferrovia, como no presente caso, não impactará um povo indígena cuja terra esteja localizada a uma distância superior a 10 km?**

Tal questionamento essencial nunca foi respondido ao longo da vigência da Portaria nº 60/2015, ou da Portaria nº 419/2011 que a antecedeu.

Estes atos administrativos foram editados no âmbito do processo administrativo nº 02000.002088/2011-91 do Ministério de Meio Ambiente (DOC. 27 - ID. 1000073265), **no qual não consta qualquer justificativa técnica ou registro de discussão a respeito das distâncias impostas no Anexo I.**

No mesmo sentido, a Procuradoria da República de Rondônia requisitou à FUNAI e ao IBAMA o “envio a este Ministério Público Federal de cópia dos pareceres técnicos e científicos que amparam a elaboração da Portaria Interministerial nº 60/2015, apresentando, principalmente, os argumentos que limitaram os estudos de impactos a 40 km do empreendimento para casos de aproveitamento hidrelétrico em relação a Terras Indígenas” (Inquérito Civil nº 1.31.000.001274/2019-11, que apura possíveis ilegalidades no licenciamento ambiental da UHE Tabajara).

Ambas as autarquias responderam que não dispunham dos pareceres técnicos e científicos requisitados, sugerindo que a solicitação fosse dirigida aos órgãos superiores: Ministérios de Meio Ambiente, da Justiça e Segurança Pública, da Cultura e da Saúde (Ofício nº 2/2021/CGTEF/DILIC e Ofício nº 61/2021/CGLIC/DPDS/FUNAI).

O Ministério de Meio Ambiente respondeu com o envio do referido processo administrativo nº 02000.002088/2011-91, no qual, como já informado, não consta qualquer justificativa técnica para a adoção das distâncias. Os demais Ministérios responderam que não dispõem dos pareceres requisitados (Ofícios nº 617/2021/SE/MJ, nº 243/2021/AECI e nº 1257/2021/SVS/MS).

Em outras palavras, **não existe motivação técnica-científica, no que tange à análise da amplitude de impactos, que embase a adoção destas distâncias específicas. Tampouco há qualquer debate, nos autos do processo administrativo nº 02000.002088/2011-91, sobre a viabilidade da aplicação dessas distâncias específicas a casos em que há impactos cumulativos e sinérgicos entre diferentes empreendimentos,**

Página 30 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



como no presente caso em que se pretende instalar a Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde em região que já sofre severos impactos decorrentes da Ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis, construídos no trecho entre Alto Araguaia e Rondonópolis (Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA – DOC. 28 - ID. 1000073268).

Para além da gravidade em adotar um ato administrativo que restringe direitos sem qualquer motivação – o que per se implica em sua nulidade -, a Portaria destoa das diretrizes de avaliação de impacto aplicáveis ao licenciamento ambiental em geral, tal como indicado no citado Parecer nº 02001.001210/2015-25-COEND/IBAMA.

Desconsidera, por exemplo, que os limites da área geográfica direta ou indiretamente afetada deve sempre considerar a bacia hidrográfica em que se localiza o empreendimento (Resolução/CONAMA nº 01/1986, artigo 5º, III) e que os estudos devem contemplar a “identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos” (Resolução/CONAMA nº 01/1986, artigo 6º, II).

Embora seja possível a delimitação de áreas de influência a partir de distâncias do empreendimento, a aferição concreta dos impactos depende da avaliação de uma cadeia de causalidade, apurando-se por meios técnicos a relação de causa e efeito entre o empreendimento e seus impactos diretos e indiretos.

A restrição decorrente da aplicação automática e não motivada das distâncias do Anexo I viola ao menos dois princípios basilares do Direito Ambiental: **(i) o princípio da prevenção**, ao limitar arbitrariamente as terras indígenas que devem ser inseridas na avaliação de impactos, expondo os indígenas a impactos não prognosticados e não remediados previamente; **(ii) o princípio do poluidor-pagador**, por restringir a abrangência dos impactos que devem ser estudados e mitigados, permitindo que o interessado não internalize parte dos impactos de sua atividade. Afronta, conseqüentemente, três premissas do licenciamento ambiental: a antecipação, a tecnicidade e a internalização dos danos pelo empreendedor.

Trata-se, portanto, da sobreposição antijurídica de um recorte geográfico-econômico em favor do empreendedor, em detrimento da exigência da avaliação técnica de impactos e da estipulação de medidas de controle ambiental, tais como medidas mitigatórias e compensatórias.



Apontando violação aos artigos 215, 216, 225 e 231, todos da Constituição da República, a 4ª e a 6ª CCR's do MPF, na recomendação supracitada, determinaram ao IBAMA e ao Ministério do Meio Ambiente que considerem “no curso dos procedimentos de licenciamento ambiental, os impactos causados a terras indígenas e quilombolas, bem como a bens materiais e imateriais que compõem o patrimônio cultural brasileiro, independente da distância destes bens jurídicos em relação ao empreendimento licenciado, sem prejuízo da presunção de que trata o § 2º retro referido”.

Confrontada reiteradamente com a realidade em que impactos são concretamente verificados em territórios a distâncias superiores às estabelecidas no Anexo I, a aplicação da Portaria Interministerial nº 60 tem sido alvo de intensa judicialização com o propósito de reverter a exclusão artificial de grupos indígenas da avaliação de impactos e até mesmo do direito à consulta prévia, tal como nesta demanda e conforme se depreende, por exemplo, da Ação Civil Pública nº 0002505-70.2013.4.01.3903 – Subseção Judiciária de Altamira/PA.

A propósito, confira-se a conclusão, em sentença, do Juízo da Subseção Judiciária de Altamira/PA que julgou caso similar, à luz da Portaria nº 419/2011, antecessora da Portaria nº 60/2015, mas que continha as mesmas normas inconstitucionais, inclusive quanto ao intento de exclusão do processo de licenciamento impactos em terras indígenas exclusivamente com fundamento em distância (DOC. 29 - ID. 1000073274):

[...] Soma-se a isso a circunstância de que as sobreditas terras indígenas também estão sob a área de influência da UHE Belo Monte, o que **exige ainda muito mais cautela na avaliação e dimensão dos impactos do empreendimento em destaque para as comunidades indígenas afetadas.** (destaque no original)

Portanto, entendo que o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental do Projeto Volta Grande de Mineração devem contemplar, além das influências sobre o meio físico, o componente indígena, integrante das influências sobre o meio socioeconômico, porquanto é inconteste que muito possivelmente o empreendimento em apreço, **em sinergia com as atividades relativas à UHE de Belo Monte,** acarretará impactos negativos severos às comunidades indígenas (possível dano ambiental) situadas no entorno da obra. (destaque no original)

Ademais, vale frisar que os limites estabelecidos na Portaria nº 419/11 não são absolutos, até mesmo porque, em seu art. 2º, § 3º, é admitida a alteração de tais limites em casos excepcionais, verbis: (destaque nosso)

§ 3º Em casos excepcionais, desde que devidamente



justificados e em função das especificidades da atividade do empreendimento e das peculiaridades locais, os limites estabelecidos no Anexo II poderão ser alterados, de comum acordo entre o IBAMA, o órgão envolvido e o empreendedor

Deste modo, **referida Portaria deve ser vista como parâmetro, e não como norma absoluta, de incidência cogente, de sorte que, a depender das peculiaridades do caso, os limites nela fixados não serão aplicáveis.** De se destacar que no caso dos autos a excepcionalidade restou devidamente caracterizada, de fácil caracterização, na medida em que a área encontra-se sob influência de outro empreendimento de elevado porte e impacto ambiental e socioeconômico. Trata-se, portanto, de medida de acautelamento e precaução imprescindível para o dimensionamento mais preciso dos impactos a serem causados na população indígena do Oeste do Pará, **já substancialmente impactada pelos empreendimentos em curso na região.** [...] (destaque no original)

É patente, portanto, a inconstitucionalidade da Portaria Interministerial nº 60/2015, sobretudo na parte em que exclui a avaliação de impactos de empreendimentos com base unicamente em presunção de dano pela distância da terra indígena, no que se apegam os demandados para não exigir o Estudo de Componente Indígena e a consulta livre, prévia e informada no licenciamento do empreendimento ferroviário Rondonópolis – Lucas do Rio Verde.

3.4 – Do equívoco quanto à aplicação da Portaria Interministerial nº 60/2015: ofensa à Constituição da República e negligência da FUNAI

A FUNAI tenta sustentar juridicamente a não realização dos estudos do componente indígena, sob a alegação de que “as distâncias entre o projeto e as Terras Indígenas mais próximas extrapolam os limites previstos no Anexo I da Portaria Interministerial nº 60/2015, [...] desse modo, não se fazem necessários procedimentos específicos relacionados à questão indígena”, a qual pressupõe o impacto de empreendimentos ferroviários na região da Amazônia Legal num raio de 10 km das terras indígenas.

Aduz, para tanto, que a terra indígena mais próxima (Tadarimana) localiza-se a 12,39 km do empreendimento (DOC. 14 - ID. 1000012281).

A sustentação na portaria mencionada é, como se verá, uma vez mais, juridicamente inaceitável.



Primeiro, porque a referida Portaria Interministerial nº 60/2015 é ato normativo do poder executivo federal, aplicável de modo cogente apenas ao IBAMA, haja vista a repartição constitucional de competências ambientais.

Conforme se denota da Instrução Normativa nº 02/2015/FUNAI:

Art. 33. Nos empreendimentos conduzidos em **âmbito estadual** e municipal, diante da ausência de regulamentação específica, as distâncias da Portaria Interministerial nº 60, de 24 de março de 2015, poderão ser tomadas como parâmetro. (destaque nosso)

Portanto, os referidos 10 km, neste processo, **poderiam** vir a ser um parâmetro; um instrumento do qual o licenciador faria uso para auxiliar sua aproximação do contexto licenciado, que, no caso, é um cenário de graves impactos incertos.

Esse parâmetro de 10 km para empreendimentos ferroviários indica um alerta ao licenciador prudente. E deveria impor uma cautela na avaliação de um empreendimento ferroviário que se localiza no centro de 02 terras indígenas, a 12,39 km da área mais próxima, segundo a FUNAI (DOC. 14 - ID. 1000012281) (o que é, todavia, controverso, eis que IPHAN e IBAMA atestam que esta distância é menor, consoante se verá adiante).

Ademais, considerando a fragilidade do contexto de sinergia de impactos do empreendimento a ser licenciado com a **Ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis, construídos no trecho entre Alto Araguaia e Rondonópolis** (Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA – DOC. 28 - ID. 1000073268), **do que a FUNAI tem pleno conhecimento**, esse parâmetro impõe de modo inexorável a aplicação do princípio da precaução (o que será melhor demonstrado no tópico seguinte).

Seja pelo risco de novos impactos irreversíveis aos indígenas Bororos que habitam no entorno do empreendimento, seja pelo risco de interferir nas mitigações indispensáveis à viabilidade da Ferrovia Ferronorte, no trecho entre Alto Araguaia e Rondonópolis, e no Complexo Intermodal Rondonópolis, o ente indigenista (FUNAI) deveria, no estrito desenvolvimento de sua missão institucional, ingressar no processo de licenciamento da ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, expedir o competente Termo de Referência Específico e, por consequência, exigir os necessários Estudo de Componente Indígena e consulta livre, prévia e informada aos indígenas interessados.

Página 34 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea.c8035889.bff40402



A indolência e a incúria da FUNAI com relação ao componente indígena, convenientemente aceitas pela RUMO e pela SEMA/MT, é um fato!

O parâmetro da norma federal não lhe indicou um risco evidente dada a proximidade das comunidades indígenas, e a sua indiferença para com a frágil realidade licenciada não lhe asseverou a necessária aplicação do princípio da precaução na avaliação dos impactos sinérgicos.

A norma abstrata jamais teria condições de fixar todos os casos em que haverá impacto.

Por isso, o que faz a Portaria Interministerial nº 60/2015 foi presumir o dano sobre os povos indígenas, indicando hipóteses em que o licenciador federal deverá chamar o ente indigenista ao processo, sem prejuízo, por óbvio, de se proceder à sua convocação em casos, como o presente, em que os impactos possam ser evidenciados a partir de outros elementos, independentemente dos parâmetros fixados na referida portaria.

E isso é de uma gravidade ímpar, porque, no caso da presente demanda, a **FUNAI teve completo conhecimento dos potenciais impactos concretos nas Terras Indígenas Tadarimana e Teresa Cristina pelo empreendimento ferroviário Rondonópolis – Lucas do Rio Verde (seja pela RUMO, quando provocada no bojo do processo de licenciamento; seja pelo Ministério Público Federal, com a Recomendação nº 03), bem como da fragilidade do contexto de sinergia de impactos do empreendimento a ser licenciado com a Ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis, construídos no trecho entre Alto Araguaia e Rondonópolis (Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA – DOC. 28 - ID 1000073268).**

Daí que, **ao insistir na Portaria Interministerial, mesmo diante de todas as evidências que impõe, ao menos, a observância do princípio da precaução, a negligência da FUNAI, com a conivência da RUMO e da SEMA/MT, se redefine como uma opção ardilosa de impor ao processo de licenciamento ambiental o ritmo do mercado de ações do empreendedor.**

Sem a expedição do Termo de Referência Específico e a exigência do Estudo

Página 35 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



de Componente Indígena e da consulta livre, prévia e informada, a FUNAI distorce os objetivos da norma interministerial.

De uma presunção de dano para um certo limite, extrai a ausência de risco de dano para todos os demais casos. Com isso, rompe ainda com a tradição do sistema jurídico pátrio, cuja opção, historicamente, tem sido a prefixação de parâmetros mínimos, com indicações de hipóteses em que o impacto é presumido, sem afastar a possibilidade de que o caso concreto venha a indicar outras situações em que a realização dos estudos se imponha.

Ou seja, mesmo que se aplicasse a norma interministerial aos licenciamentos estaduais, a normativa jamais teria condições de excluir definitivamente o dano para além dos 10 km, especialmente quando o contexto assim indique, com inúmeras evidências, repita-se.

Equívoca-se, pois, os demandados, quando afirmam que a normativa aplicável dispensa a realização dos estudos. Ao contrário, a realização dos Estudos de Impacto Ambiental é indispensável, por força constitucional, sempre que a obra “tiver potencialidade de causar significativa degradação”. E, também de matriz constitucional essa potencialidade deve ser auferida com base no princípio da precaução:

O dano potencial não vem carimbado e com traços gritantes, demandando análise meticulosa para identificá-lo, indicar suas consequências e apontar, sem subterfúgios, os meios de o impedir ou reduzir. Na dúvida, emprega-se o princípio da precaução e deve-se escolher a metodologia que a Constituição Federal previu: o Estudo Prévio de Impacto Ambiental.” (destaque nosso) (MACHADO, Paulo Leme. Direito Ambiental Brasileiro, p. 280)

Não bastasse isso, a fala dos diversos atores envolvidos neste processo demonstra que sequer há consenso quanto à distância efetiva que separa o empreendimento da Terra Indígena Tadarimana.

A FUNAI fala em 12,39 km (DOC. 14 - ID. 1000012281); o IPHAN alerta que a distância é de 9,979 km (DOC. 1 - ID. 999982280); os indígenas Bororos afirmam que sequer os 10 km exigidos pela referida portaria são observados, em vista da área denominada Pontal do Jorigi (DOC. 17 - ID. 1000012286e 20 - ID. 1000033753); e o IBAMA atesta que a distância é de 10,112 km (DOC. 7 - ID. 1000012252).



Dessa controvérsia, a única certeza que resta é a **necessidade da precaução**.

Ainda, consoante demonstram as figuras abaixo, o traçado da ferrovia está previsto passar por área situada entre **duas terras indígenas habitadas por indígenas da mesma etnia (Bororos)**:

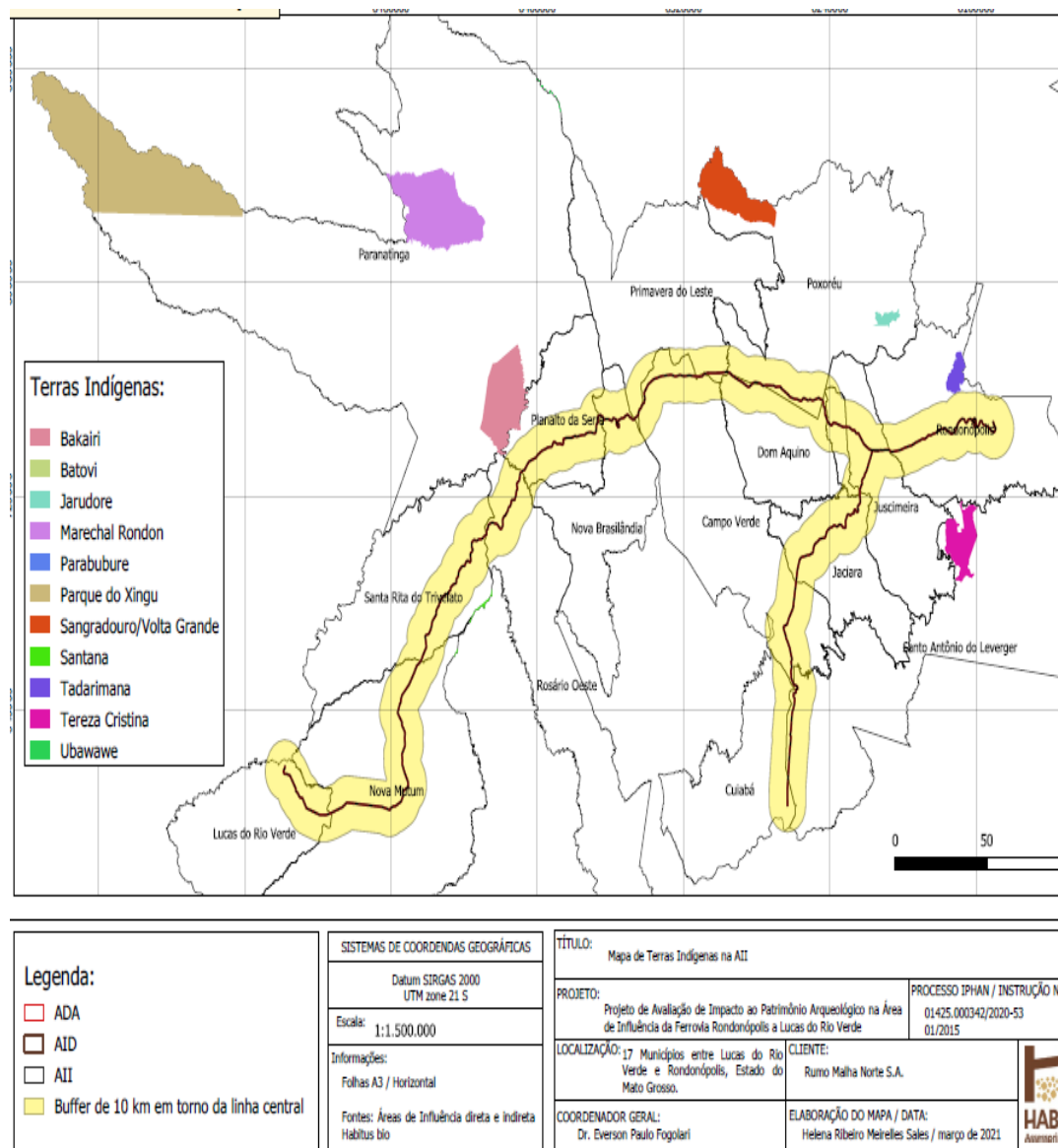


Figura 6: Traçado previsto para a ferrovia com referência a inúmeras terras indígenas no seu entorno.



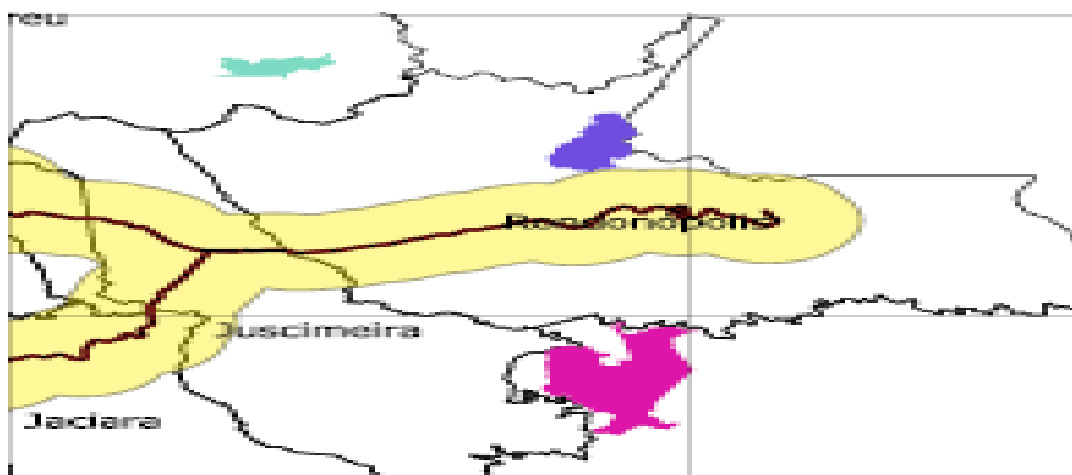


Figura 7: Destaque do traçado previsto para a ferrovia com referência às Terras indígenas Teresa Cristina (em lilás) e Tadarimana (em roxo).

Tal fato é de fundamental importância para o presente caso, na medida em que os demandados desconsideram que o traçado está previsto passar em área que, muito embora não seja considerada território indígena identificado, nos termos do Decreto nº 1.1775/1996, consiste em local histórica e constantemente utilizado pelos indígenas, notadamente em virtude do intercâmbio cultural, social, religioso e político existente entre as comunidades que habitam as Terras Indígenas Tadarimana e Teresa Cristina.

Rememore-se que Indígenas Bororos encaminharam carta ao Ministério Público Federal, datada de 01/11/2021, em que **reivindicam o direito de serem ouvidos a respeito do empreendimento ferrovia Rondonópolis - Lucas do Rio Verde.**

Alegam que parte das terras indígenas demarcadas por Marechal Rondon foram vendidas à margem da lei, sendo que **pela demarcação originária, a ferrovia cortaria a Terra Indígena Tereza Cristina.**

Ainda, pela demarcação originária da Terra Indígena Tadarimana consta o Pontal do Jorigi, o que torna o projeto do traçado da ferrovia mais próximo da área indígena, inferior a 10 Km. Afirmam que a ferrovia vai cortar o rio Vermelho, no coração do território Bororo (DOC. 20 – ID. 1000033753). Veja-se:

E agora querem cortar o Rio Vermelho com a ferrovia e nem sequer querem



versar com os índios Bororo! A desculpa seria que passa longe das terras dos Bororo? Longe ou no coração do território Bororo! É este o ganho dos Bororo após ter cedido tantas terras para o outros? Esqueceram que o Brasil assinou a CONVENÇÃO 169 DA OIT, Organização Internacional do Trabalho que no seu Artigo N° 6 diz que todo empreendimento deve ter com os povos interessados uma oitiva, uma consulta prévia, livre, adequada, de boa-fé. Queremos comunicar a todos os setores públicos e privados que nós, Lideranças Bororo queremos respeitosamente ser consultados sobre este empreendimento da FERRONORTE RUMO que está sendo projetada a partir do Terminal Multimodal de Rondonópolis rumo a Cuiabá e Lucas do Rio Verde. Neste documento colocamos motivações muito importantes para nós e que devem ser conhecidas também aos demais envolvidos nesta ferrovia, especialmente à FUNAI de Brasília, à concessionária RUMO e ao Ministério Público Federal.

Gostaríamos resolver as questões dialogando para se chegar a um acordo. Diversamente não esquecemos que nesta região nós Bororo guerreamos por cem anos antes de entregar as armas de comum acordo no dia 5 de maio de 1886, na beira deste rio que a ferrovia atravessará.

Destacamos:

1- A demarcação de Rondon da Terra Indígena Tereza Cristina. Ela chegava perto de Rondonópolis. A ferrovia cortaria ela.

2- A grande aldeia Bororo do Kejári. Prova documental da ocupação dos Bororo.

3- O pontal do Jorígi. Era dos Bororo e foi vendido. **A sua ponta fica mais próxima à ferrovia.**

4- Relatório e atual processo de reintegração de posse de parte da Teresa Cristina.

A área em questão também fica mais perto da ferrovia.

(...) Este Pontal sempre foi nosso mas foi vendido em 1945. A Constituição Federal de 1934 no seu Artigo N° 129 já dizia: "Será respeitada a posse de terras dos silvícolas que nelas se acham permanentemente localizados, sendo-lhes, no entanto, vedado aliena-las." O Artigo N° 154 da Constituição de 1937 dizia a mesma coisa. **Nós continuamos a pescar no meio dele numa lagoa chamada de "Akóra Múga," que quer dizer lugar do peixe Bico de Pato. Na barra do Córrego Jorígi com o rio Vermelho tem um lugar muito sagrado para nós que chamamos de "Aróe Eião." Quer dizer lugar das almas, dos finados. Já encaminhamos ao MPF vários pedidos para a reintegração de posse desta nossa terra. Queremos de volta também para evitar problemas de invasões como no passado por estar perto da estrada que vai para Pedra Preta.**

A posição deste pedaço de terra avança para o Sul ficando assim mais perto da ferrovia. (destaque nosso)





FERROVIA "RUMO" E TERRAS BORORO ATUAIS (ESCURAS) E AS DEMARCADAS POR RONDON. (PONTEADAS)



Figura 8: Traçado previsto para a ferrovia com referência às Terras Indígenas Teresa Cristina e Tadarimana, com destaque ao “Pontal do Jorigi”, elaborado pelos indígenas Bororos.

Pois bem.

Considerações a respeito da ausência de identificação da referida área (situada entre as TI's Teresa Cristina e Tadarimana) como território indígena devem ser rechaçadas de plano. Tal entendimento ignora o caráter meramente declaratório dos procedimentos de identificação e delimitação de territórios indígenas.

As cautelas de proteção de territórios indígenas devem ser adotadas, independente de portaria de identificação da FUNAI, sempre que as evidências indicarem potencial impacto desagregador e destruturante sobre as comunidades humanas que “ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição” (artigo 3º, inciso I, do Decreto nº 6.040/2007).

No presente caso, há um intenso intercâmbio entre as referidas terras indígenas, eis que habitadas por indígenas da mesma etnia que ocupam e usam o território situado entre elas e seus recursos naturais como condição para a reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica dos Bororos, essencial à manutenção de sua tradição.

De rigor reconhecer, portanto, que a área situada entre as Terras Indígenas Teresa Cristina e Tadarimana, apesar de não identificada formalmente como território indígena, é um genuíno **território tradicional**, vez que consiste num espaço necessários a reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, independentemente de sua utilização de forma permanente ou temporária, na esteira do artigo 3º, inciso II, do Decreto nº 6.040/2007.

Nesse sentido, os elementos até então colhidos estão a demonstrar que o empreendimento, da forma como o traçado da ferrovia está projetado, tem o potencial de enfraquecer e até mesmo romper o referido intercâmbio e, por consequência, impactar de modo negativo e irreversível a cultura Bororo, na medida em que previsto atravessar um

Página 41 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



território tradicional Bororo.

Exemplo acabado entre o liame cultural existente entre as comunidades que habitam as Terras indígenas Teresa Cristina e Tadarimana, ameaçado pelo empreendimento, no sentir dos próprios indígenas, é a realização de funerais em caso de falecimento de indígena Bororo.

Recentemente, a FUNAI relatou ao Ministério Público Federal que, após a realização dos rituais funerários em uma terra indígena, os familiares procedem à inumação do corpo em outra terra indígena, ocorrendo o traslado entre as referidas terras indígenas (DOC. 30 1670/1671):

1. Informamos que nos últimos anos, em situações de funeral em o falecido possui parente em terras indígenas Tereza Cristina e Tadarimana, temos recebido pedidos para que façamos o transporte dos restos mortais de indígenas cujo funeral foi realizado em uma terra indígena, mas que os parentes querem enterrar a ossada em outra terra indígena. Entendemos que esse pedido está contemplado pelo Art. 231 da Constituição Federal de 1988, mas temos dúvidas sobre como proceder e a quem caberia realizar este transporte. 2. Esclarecemos que nos rituais Boe Bororo, depois de concluídos os rituais funerários, a ossada é colocada juntamente com alguns pertences do falecido em um cesto de palha, cuja abertura é completamente fechada (costurada). Este cesto é entregue para a família, que fica com ele em casa por aproximadamente uma semana e depois o enterram no cemitério da aldeia ou em um lago sagrado utilizado pela comunidade para este fim. [...]

Ademais, é de fundamental importância destacar que a distância entre o empreendimento e as terras indígenas é auferida a partir de um raio partindo da AID (Área de Influência Direta) do empreendimento que, no caso, foi limitada pela RUMO como a área do traçado da ferrovia, ignorando que o empreendimento abrangerá e impactará diversos outros espaços além da AID, a exemplo dos canteiros de obras, das chamadas áreas de empréstimo e dos “bota fora”, áreas relacionadas aos trabalhadores, acessos dos colaboradores e maquinários e materiais que serão utilizados nas obras etc.

Registre-se uma vez mais que o IPHAN realizou vistoria em campo sobre o componente arqueológico, entre os dias 22/11/2021 e 25/11/2021, concluindo que a **avaliação prévia da instalação e operação do empreendimento deve ser considerada de alta complexidade no entorno da Rodovia do Peixe (Rondonópolis), por envolverem fatores que implicam em riscos de impactos sinérgicos cumulativos.**

Página 42 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea.c8035889.bff40402



O IPHAN, no relatório correspondente, externou a preocupação com outras áreas no entorno do empreendimento, além da AID, a exemplo da rodovia MT-471, que “será interceptada e com previsão de uso (intenso) na instalação e operação da ferrovia” (DOC. 19 - ID. 1000033749). Confira-se:

1.Quantidade e relevância bastante significativas de sítios arqueológicos existentes na área de entorno próxima ao empreendimento;

2.Histórico/contexto de ausência de pesquisas/procedimentos arqueológicos preventivos envolvendo a rodovia (MT-471), que será interceptada e com previsão de uso (intenso) na instalação e operação da ferrovia;

3.Existência de danos/impactos diretos e indiretos ao patrimônio arqueológico (não mitigados/não compensados) em consequência do item acima;

4.Apontamento no Relatório Final do Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico na Área de implantação da rodovia MT-471, sobre sítios arqueológicos estarem sujeitos a impactos indiretos (“áreas indiretamente afetadas pelas obras”); (...)

- De acordo com análise do arquivo shapefile referente ao caminhamento executado junto as atividades de prospecção de subsuperfície, foi verificado que a proposição metodológica acima grifada não pode ser considerada sistemática e intensiva, o que implica em redução da capacidade de identificação de sítios na ADA, que para a região entorno da rodovia do peixe é de alto potencial.

-Associado ao apontamento acima, as análises contextuais realizadas em campo durante a vistoria implicaram na constatação de que se faz necessário a revisão dos procedimentos metodológicos da prospecção de subsuperfície na região da rodovia do peixe, mais precisamente nas margens do rio Vermelho, sendo necessário apresentação de proposta de prospecção complementar em malha, com maior quantidade de pontos prospectados e distanciamento menor entre cada um deles (25 metros).

-No relatório (2885412), na página 134 dentro do item 8 Considerações finais, consta informado que: "Especificamente em Rondonópolis não encontramos sítios arqueológicos na ADA do empreendimento. Porém, durante as Atividades de Esclarecimento, um morador nos apresentou ocorrências cerâmicas em sua propriedade, que está a 5 km aproximadamente do traçado do empreendimento."

-Outra observação imprescindível a ser registrada no presente relatório a luz das análises contextuais a partir da vistoria em campo e revisão do projeto e relatórios (parcial e complementar), consiste na necessidade de apresentação do layout da ferrovia associada a **todas as áreas anexas a mesma como, por exemplo, canteiros de obras, áreas de empréstimo, bota fora, áreas relacionadas aos trabalhadores, acessos e uma descrição pormenorizada da forma como será executada.** Todas as informações visam permitir uma análise mais detalhada e atenta por parte do IPHAN não só quanto aos riscos



de impactos diretos, mas também os impactos indiretos sobre sítios arqueológicos já existentes e/ou aqueles que porventura ainda não foram identificados. (destaque nosso)

Portanto, ao afirmar que a exigência dos estudos do componente indígena foge aos parâmetros da legislação aplicável, os demandados equivocam-se quanto à norma regente do licenciamento, interpreta de modo inadmissível a Portaria Interministerial nº 60/2015, e, ignorando as evidências que atraem o princípio da precaução, penaliza o bem jurídico ambiental por uma negligência atribuída a eles próprios.

3.5 – Dos efeitos cumulativos, sinérgicos e indutores: Ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis. Efeitos na Terra Indígena Tadarimana provocados por empreendimento distante 17 km (Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA – DOC. 28 - ID. 100073268)

Para melhor compreensão da magnitude das consequências da negligência da FUNAI, que se manifestou pelo prosseguimento do procedimento de licenciamento ambiental da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde de forma inadequada, impertinente e sem fundamento idôneo, é necessário que se entenda o contexto em que está inserido o empreendimento que se pretende licenciar, notadamente em conjunto com outro empreendimento de alta complexidade, administrado pela RUMO, **consistente na Ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis**, construídos no trecho entre Alto Araguaia e Rondonópolis.

A Ferronorte é administrada pela demandada RUMO, que detém concessão para estabelecer um sistema de transporte ferroviário de carga, abrangendo construção, operação, exploração e conservação da estrada de ferro (Decreto nº 97.739, de 12 de maio de 1989).

A demandada RUMO é, atualmente, uma das maiores operadoras privadas de transporte ferroviário na América Latina.

O projeto é de longo prazo e vem sendo implantado em trechos. Partindo da divisa dos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, às margens do Rio Paraná, logo após a transposição pela ponte rodoferroviária, a ferrovia segue em sentido norte passando por Aparecida do Taboado, Inocência e Chapadão do Sul, em Mato Grosso do Sul, dirigindo-se para Alto Taquari, Alto Araguaia, Itiquira e Rondonópolis, em Mato Grosso.



A ferrovia cujo licenciamento é objeto da presente demanda corresponde, na prática, à extensão da referida malha que, após passar pela capital Cuiabá e outras cidades, tem como destino a cidade de Lucas do Rio Verde, no meio norte de Mato Grosso, para alcançar uma das maiores áreas de produção de *commodities* agrícolas do estado.

Como se percebe, o licenciamento foi fracionado por trechos, o que prejudica uma visão global do empreendimento e dos seus impactos, uma vez que separadamente não expressam o significado do seu conjunto composto por aproximadamente 1500 km de ferrovia que já interligam (e pretendem expandir) áreas produtivas de Mato Grosso do Sul, Goiás e Mato Grosso a uma extensa rede ferroviária que atravessa o estado de São Paulo, por aproximados 900 km, até o Porto de Santos no litoral paulista.

O significado econômico, sociocultural e ambiental dessa ligação por mais de 2000 km de ferrovia, entre grandes áreas produtoras de *commodities* do centro-oeste brasileiro – contíguas a territórios culturais e históricos de populações indígenas –, à principal região industrial do país e a um dos maiores portos exportadores do Brasil vai muito além do que os trechos licenciados isoladamente podem dizer.

O trecho III, que interliga Alto Araguaia a Rondonópolis, tem extensão total de 260 km.

O subtrecho Alto Araguaia-Itiquira, com 117,5 km, está em operação desde abril de 2012.

O subtrecho Itiquira-Rondonópolis, com 142,5 km, **entrou em operação em agosto de 2013**.

Localizado a 28 km do centro da cidade de Rondonópolis e a 14 km do aeroporto da referida cidade, o **Complexo Intermodal Rondonópolis foi inaugurado em setembro de 2013** para abrigar cerca de vinte empresas em uma área de 385,5 hectares (Disponível em: <http://www.pac.gov.br/noticia/05ecb320>. Acesso em: 30/04/2018).

Nesse grande empreendimento ferroviário e logístico está compreendido o mundo do povo Bororo.



O processo de contato com a sociedade não indígena nacional representou a perda da maior parte do território tradicional, sendo que hoje os Bororos ocupam fragmentos – delimitados pelas terras indígenas oficialmente reconhecidas – do que outrora foi o seu território histórico.

Os Bororos detêm atualmente seis Terras Indígenas demarcadas em Mato Grosso, num território descontínuo e descaracterizado, que hoje corresponde a uma área trezentas vezes menor do que o território tradicional de origem.

As Terras Indígenas Meruri, Perigara, Sangradouro/Volta Grande e **Tadarimana** estão registradas e homologadas; a Jarudori foi reservada aos índios pelos Serviço de Proteção aos Índios (SPI), mas foi continuamente invadida, a ponto de hoje estar ocupada por não índios em sua maior parte. Já a **Teresa Cristina** está sendo reestudada, devido a processos de esbulho sobre partes da delimitação original feita por Rondon.

Em pouco mais de três décadas, o sudeste de Mato Grosso sofreu grandes transformações na economia com consequências diretas sobre a paisagem, a ecologia e a sociedade local, causando importantes afetações ao território e à sociedade Bororo.

A intensificação desse processo de mudança econômica, resultante da implantação do complexo logístico e industrial da **Ferronorte**, no que está compreendido o **Complexo Intermodal Rondonópolis**, aprofundou ainda mais os impactos ambientais e socioculturais sobre os Bororos e suas terras.

Para uma análise consistente das afetações sofridas pelos Bororo em decorrência da **Ferronorte e do Complexo Intermodal Rondonópolis**, deve-se evitar analisar isoladamente fatores geradores de impactos e dar especial ênfase àqueles que produzem impactos materiais, diretos e indiretos, em face das obras de engenharia e/ou da operação do empreendimento.

Portanto, não se trata apenas de considerar os efeitos decorrentes da supressão da vegetação nativa onde os trilhos passaram, ou do aterramento dos recursos hídricos e dos riscos gerados pela sua transposição, ou dos efeitos da poluição sonora produzida pelos trens sobre terras indígenas, mas também, conforme preconizado pela Resolução Conama nº 1/1986, considerar os **efeitos cumulativos, sinérgicos e indutores** desse empreendimento

Página 46 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea46.5f3ccea9a.c8035889.bff40402



com o contexto socioeconômico e ambiental em que as populações indígenas, suas aldeias e terras estão inseridos. **Tal análise dos efeitos sobre o contexto regional é fundamental para se avaliar os impactos sofridos pelos Bororo.**

Segundo o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) – **Segmento III da Ferronorte e Terminal Intermodal de Rondonópolis** –, os municípios de Rondonópolis e Itiquira estão na Área de Influência Direta (ADA), ou seja, em que os “impactos de caráter macro serão sentidos mais intensamente”, tais como atração de novos investimentos, geração de emprego, valorização imobiliária etc (Estudo de Impacto Ambiental - EIA, v. 3, p. 320).

O terminal intermodal rodoferroviário de Rondonópolis é o mais importante do centro-oeste brasileiro, localizado que está no maior corredor de grãos do Brasil e responsável por grande parte do escoamento da produção de commodities de Mato Grosso e de parte da de Goiás e Mato Grosso do Sul, tornando-o relevante do ponto de vista econômico e social.

As drásticas e complexas mudanças econômicas, sociais e ambientais geradas a partir da construção da **Ferronorte** e do **Complexo Intermodal Rondonópolis** envolvem e interagem diretamente com os Bororos presentes na área de influência direta e indireta, seus territórios, modos de vida e perspectivas de futuro.

Nesse contexto, merece registro o Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA (DOC. 28 - ID. 1000073285), elaborado pelo Setor de Perícias do Ministério Público Federal.

No referido parecer, o antropólogo dos quadros do Ministério Público Federal realizou estudo técnico a respeito das “afetações causadas ao povo Bororo da Terra Indígena Tadarimana pela construção e operação da ferrovia conhecida como **Ferronorte e respectivo Complexo Intermodal Rondonópolis (CIR)**, construídos no trecho entre as cidades de Alto Araguaia e Rondonópolis no estado de Mato Grosso”.

Após detalhada análise do empreendimento; do contexto regional histórico e contemporâneo e as relações interétnicas dos Bororos; dos efeitos cumulativos, sinérgicos e indutores; da intensificação dos impactos socioambientais no contexto regional; do EIA que fundamentou o licenciamento do empreendimento; o perito discorre acerca dos impactos socioambientais da **Ferronorte** e do **Complexo Intermodal Rondonópolis** sobre os



indígenas habitantes da Terra Indígena Tadarimana.

Chama a atenção e deve ser ressaltado desde já que a perícia atestou inúmeras “afetações e danos” na Terra Indígena Tadarimana, ocasionados pela chegada da **Ferronorte** e pela instalação do **Complexo Intermoda Rondonópolis, embora distante 17 km do referido empreendimento** (ou seja, muito além do limite exigido pela Portaria Interministerial nº 60/2015).

Nesse particular, o relatório consignou:

[...] os efeitos do desenvolvimento regional ocasionados por um empreendimento de tal monta não podem ser contidos numa faixa de terras arbitrariamente definida por portaria. **Seus efeitos espraiam-se sobre o território obedecendo outras lógicas, que não a burocrática, e vão muito além da faixa de 10 km entre a ferrovia, seu terminal e as terras Bororo. Abarcam, no mínimo, como vimos antes, todo o sudeste do estado de Mato Grosso. Impossível ignorar que tais efeitos incidam sobre os Bororo e suas terras.** [...] (destaque nosso)

Especificamente sobre os efeitos do empreendimento Ferronorte e Complexo Intermodal Rondonópolis, o perito concluiu:

[...] Como vemos, **novos impactos causados pelo empreendimento se acumulam a outros preexistentes, ou com eles interage potencializando seus danos e/ou resultando em novos impactos imprevisos. Fato é que os Bororo estão expostos aos efeitos cumulativos, sinérgicos e indutores dessa nova dinâmica regional gerada pela implantação desse empreendimento logístico e industrial.** [...]

As afetações e danos antes relatados, ocasionados pela rápida expansão da economia no contexto regional e a respectiva intensificação das relações interétnicas entre a sociedade regional e os Bororo, têm **reflexos diretos em diversos aspectos da vida Bororo, por exemplo na sua saúde coletiva, na desestruturação de sua economia autóctone, na segurança alimentar, na segurança pública entre outros, com consequências diretas para sua sobrevivência. Diante desse quadro de ameaças para a reprodução física e cultural desse povo etnicamente diferenciado do seu entorno social, requer-se a adoção de medidas reparadoras. Medidas que reparem, mitiguem e compensem os danos por eles sofridos de modo a dar maior equilíbrio para a coexistência desse povo nesse novo contexto econômico, ambiental e sociocultural que o envolveu e sobrepôs ao seu território etnohistórico.** [...] (destaque nosso)



Quer-se demonstrar, com isso, que:

a) o licenciamento ambiental do empreendimento ferroviário Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, em vista da ausência de Estudo de Componente Indígena e da consulta livre, prévia e informada dos indígenas interessados, desconsidera a fragilidade do contexto de sinergia de impactos do empreendimento a ser licenciado com a ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis, construídos no trecho entre Alto Araguaia e Rondonópolis;

b) Consoante atesta o Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA, a ferrovia Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis, mesmo distantes 17 km da Terra Indígena Tadarimana, consistem em vetores de externalidades socioambientais negativas aos indígenas Bororos que habitam a referida terra indígena, o que comprova empiricamente que danos socioambientais são causados por empreendimentos de alta complexidade, como a ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, independentemente de considerações milimétricas a respeito dos limites previstos no Anexo I da Portaria Interministerial nº 60/2015.

Estas conclusões reforçam a necessidade de elaboração de Estudo de Componente Indígena e de consulta livre, prévia e informada aos indígenas afetados pelo empreendimento a ser licenciado, sem os quais não há como atestar a sua viabilidade socioambiental.

3.6 – Do Pontal do Jorigi (Parecer Técnico nº 639/2021-SPPEA/PGR)

A insurgência dos indígenas quanto à distância do traçado previsto para a ferrovia ser inferior a 10 km da Terra Indígena Tadarimana, levando em consideração o Pontal do Jorigi, não é sem fundamento.

Segundo informam em carta dirigida ao Ministério Público Federal (DOC. 20 – ID. 1000033753), pela demarcação originária da Terra Indígena Tadarimana, consta o Pontal do Jorigi, o que torna o projeto do traçado da ferrovia mais próximo da área indígena, inferior a 10 Km. Veja-se:

[...] Gostaríamos resolver as questões dialogando para se chegar a um acordo. Diversamente não esquecemos que nesta região nós Bororo guerreamos por cem anos antes de entregar as armas de comum acordo no dia 5 de maio de 1886, na beira deste rio que a ferrovia atravessará.

Destacamos:

Página 49 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c8035889.bff40402



1- A demarcação de Rondon da Terra Indígena Tereza Cristina. Ela chegava perto de Rondonópolis. A ferrovia cortaria ela.

2- A grande aldeia Bororo do Kejári. Prova documental da ocupação dos Bororo.

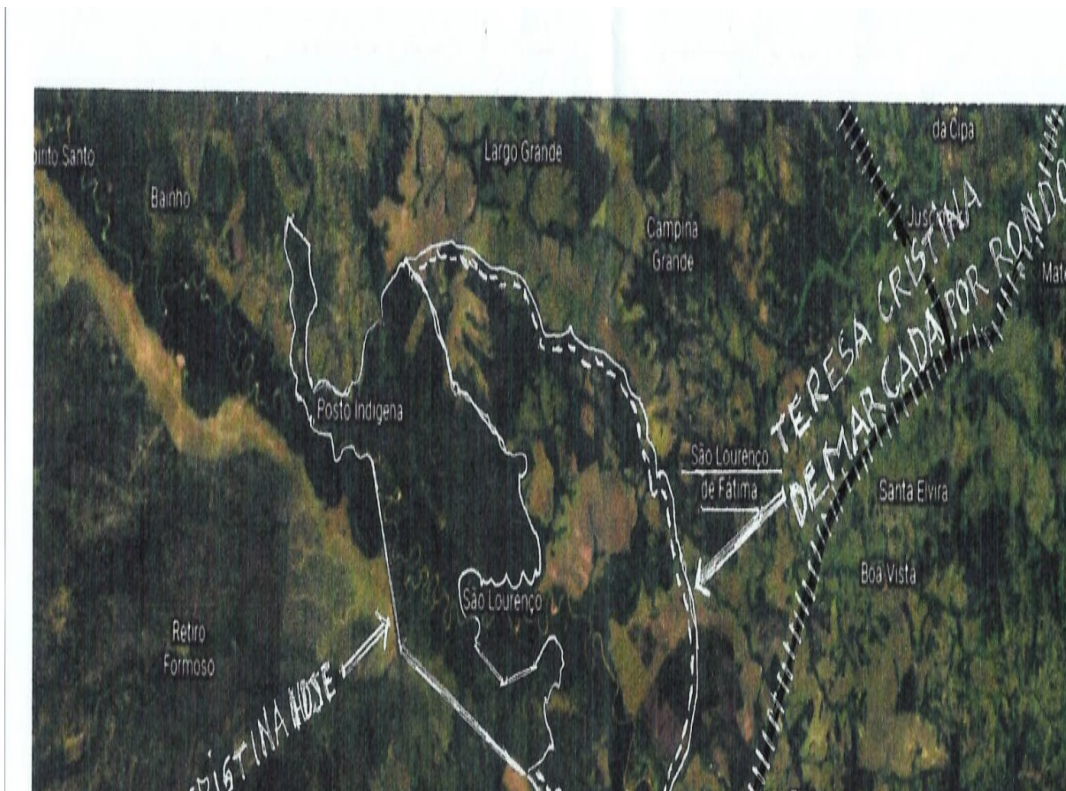
3- O pontal do Jorígi. Era dos Bororo e foi vendido. A sua ponta fica mais próxima à ferrovia.

4- Relatório e atual processo de reintegração de posse de parte da Teresa Cristina.

A área em questão também fica mais perto da ferrovia.

(...) **Este Pontal sempre foi nosso mas foi vendido em 1945.** A Constituição Federal de 1934 no seu Artigo Nº 129 já dizia: "Será respeitada a posse de terras dos silvícolas que nelas se acham permanentemente localizados, sendo-lhes, no entanto, vedado aliena-las." O Artigo Nº 154 da Constituição de 1937 dizia a mesma coisa. Nós continuamos a pescar no meio dele numa lagoa chamada de "Akóra Múga," que quer dizer lugar do peixe Bico de Pato. Na barra do Córrego Jorígi com o rio Vermelho tem um lugar muito sagrado para nós que chamamos de "Aróe Eiáo." Quer dizer lugar das almas, dos finados. Já encaminhamos ao MPF vários pedidos para a reintegração de posse desta nossa terra. Queremos de volta também para evitar problemas de invasões como no passado por estar perto da estrada que vai para Pedra Preta.

A posição deste pedaço de terra avança para o Sul ficando assim mais perto da ferrovia.



Página 50 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035869.bff40402





FERROVIA “RUMO” E TERRAS BORORO ATUAIS (ESCURAS) E AS DEMARCADAS POR RONDON. (PONTEADAS)

Figura 9: Traçado previsto para a ferrovia com referência às Terras Indígenas Teresa Cristina e Tadarimana, com destaque ao “Pontal do Jorigi”, elaborado pelos indígenas Bororos.

A reivindicação do chamado Pontal do Jorigi pelos indígenas Bororos da Terra Indígena Tadarimana é objeto do Procedimento Administrativo nº 1.20.005.000102/2017-93, em trâmite na Procuradoria da República no Município de Rondonópolis/MT, no qual, recentemente, aportou o Parecer Técnico nº 639/2021-SPPEA/PGR (DOC. 31 - ID. 1000073285), elaborado por perito antropólogo dos quadros do Ministério Público Federal.

Após fazer um longo e esclarecedor relato histórico a respeito do pleito indígena, o perito atestou:



[...] O enquadramento prévio da reivindicação bororo sobre o Pontal como uma demanda por terra tradicionalmente ocupada é, em suma, o que leva a Funai a considerá-la como um pleito por revisão de limites da TI Tadarimana. Assim fazendo, **pressupõe ter havido erro na demarcação dessa terra indígena que, ao se configurar, teria excluído áreas tradicionalmente ocupadas pelos Bororo. De fato, há elementos que indicam a probabilidade, no mínimo, da existência de algum tipo de ocupação bororo (não necessariamente habitação) na área do Pontal no momento em que essa gleba foi abrangida no título concedido à fazenda de Cândido da Silva Rondon.** Essa circunstância não oblitera o fato de que os Bororo mantinham igualmente, à época, ocupação e habitação permanente em outras áreas próximas que, no entanto, não são reivindicadas no presente. **A diferença mais evidente do Pontal em relação a essas outras glebas outrora também ocupadas nas imediações de Tadarimana radica no fato de representar uma espécie de extensão natural da área hoje demarcada.** [...]

Ainda que a reivindicação bororo esteja assentada em uma ocupação histórica indubitável, também remete à preservação das possibilidades de ocupação futura na própria terra indígena hoje demarcada. Conforme os índios vêm indicando, o enclave representado pela área de 464 hectares da fazenda Santa Cruz junto à confluência dos rios Vermelho e Jurigue, cuja confrontação é formada apenas por uma linha seca nos fundos do terreno, significa uma permanente ameaça à integridade territorial e ambiental da TI Tadarimana. **O fato do terreno da fazenda constituir uma via de invasão do território indígena, foi atestado, por exemplo, quando um grupo de trabalhadores rurais sem-terra planejava ocupar o imóvel, em 1993, e anunciou que o “acampamento próximo à área indígena facilitaria o acesso à madeira para construção dos barracos”.** Embora esse movimento de invasão tenha sido impedido por pressões da sociedade civil organizada de Rondonópolis, **o episódio serviu como confirmação para os indígenas que defendiam a “incorporação do bico [entre os rios Jurigue e Vermelho] à Terra Indígena Tadarimana” (Isaac 2004: 43-44).**

Ao final, o *expert* concluiu:

[...] na eventualidade de haver qualquer tipo de óbice ou não se efetivar o reconhecimento da área pleiteada pelos Bororo como tradicionalmente ocupada, ou mesmo que se conclua ao final pela validade da vedação administrativa (Parecer nº 001/2017/GAB/CGU/AGU) à “ampliação da terra indígena já demarcada”, **parece existir elementos suficientes para se propor a abertura de processo visando a criação de reserva indígena, nos termos dos arts. 26 e 27 da Lei nº 6.001/1973. Os referidos dispositivos do Estatuto do Índio permitem à União estabelecer áreas reservadas (que não se confundem com as de “posse imemorial das tribos indígenas”) destinadas à “posse e ocupação pelos índios, onde**

Página 52 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



possam viver e obter meios de subsistência, com direito ao usufruto e utilização das riquezas naturais e dos bens nelas existentes, respeitadas as restrições legais". [...] (destaques nossos)

Consoante registrou o referido parecer, na reivindicação dos indígenas Bororos, há elementos suficientes que levam a crer que o Pontal do Jorigi é uma área tradicionalmente ocupada pelos Bororos e, por isso, indevidamente, deixou de ser incluída na demarcação oficial da Terra Indígena Tadarimana.

Na esteira da perícia, ainda que eventuais impedimentos administrativos e políticos impossibilitem a revisão dos limites da Terra Indígena Tadarimana e sua consequente ampliação com a inclusão do Pontal do Jorigi, de rigor, ao menos, o seu reconhecimento como **área reservada** (reserva indígena, parque indígena ou colônia agrícola), consoante preconiza do Estatuto do Índio (artigos 26 a 31 da Lei nº 6.001/1973).

Seja como for, está demonstrado que **o Pontal do Jorigi deve ser considerado como território tradicional dos indígenas Bororos** e, por isso, aproxima, ainda mais, o traçado previsto para a ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde da Terra Indígena Tadarimana.

Nesse sentido, utilizando como único critério para a elaboração de estudo de componente indígena e para a realização da consulta livre, prévia e informada aos indígenas interessados os parâmetros do Anexo I da Portaria Interministerial nº 60/2015 (o que, no entendimento do Ministério Público Federal, é, *per se*, indevido), conclui-se que o licenciamento do empreendimento, da forma como está sendo processado, não atende às determinações da pretensa regra de regência, eis que desrespeitada a distância mínima de 10 km que a ferrovia deveria guardar da terra indígena.

Tal fato, por si só, em atenção ao princípio da precaução, deveria chamar a atenção da SEMA/MT e da FUNAI, o que, lamentavelmente, não ocorreu no caso da presente demanda.

Por isso, de rigor a intervenção judicial de modo a compelir a FUNAI a expedir o Termo de Referência Específico para que seja procedido ao Estudo de Componente Indígena e à consulta livre, prévia e informada aos indígenas Bororos pela RUMO, sem os quais a SEMA/MT não poderá atestar a viabilidade sócio ambiental do empreendimento e expedir a licença ambiental.



3.7 – Do desrespeito ao direito fundamental à consulta prévia, livre e informada das comunidades afetadas - a Convenção 169 da OIT, sobre povos indígenas e tradicionais

Como minorias étnicas, os povos indígenas estão protegidos por diferentes convenções internacionais. O Brasil é signatário de várias delas, como a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, sobre Povos Indígenas e Tribais, assinada em 1989 e ratificada pelo Brasil em 19/06/2002, através do Decreto Legislativo nº 142/2002.

Essa Convenção representa o principal tratado em matéria de direitos indígenas e socioambientais, possuindo efeito vinculante sobre o ordenamento jurídico brasileiro. É, portanto, tratado internacional de direitos humanos, motivo pelo qual goza de status materialmente constitucional, em razão do seu conteúdo normativo.

O marco temporal de incorporação da Convenção 169 da OIT é posterior à Constituição da República e antecedente à EC 45/2004. Em função do momento de sua incorporação ao direito brasileiro, combinado com a natureza da matéria regulada pelo instrumento, verifica-se que a Convenção 169 é norma materialmente constitucional, visto que incorporada pela sistemática do art. 5º, § 2º, da Constituição da República.

Ele garante aos povos indígenas e tribais a proteção de direitos humanos de natureza econômica, social e cultural e de direitos difusos e coletivos reconhecidos internacionalmente. É parâmetro interpretativo da Convenção Americana de Direitos Humanos e fundamento dos principais casos julgados pela Corte Interamericana de Direitos Humanos em matéria socioambiental, sistema do qual o Brasil é parte.

Esses fatores lhe garantem ainda status normativo supralegal em âmbito interno, em face de precedente (HC 87.585 - STF) que determinou a supralegalidade dos tratados de direitos humanos frente à norma infraconstitucional. Significa que a Convenção 169 da OIT tem índole e nível constitucional e, portanto, é norma que possui aplicação imediata, conforme interpretação de MAZZUOLI (Curso de Direito Internacional Público, pg. 131):

Os tratados internacionais de direitos humanos ratificados pelo Brasil tem índole e nível constitucionais, além de aplicação imediata, não podendo ser revogados por lei ordinária posterior [...] se a Constituição estabelece que os direitos e garantias nela elencados “não excluam” outros provenientes dos tratados internacionais em que a República Federativa seja parte, é porque

Página 54 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



ela própria está a autorizar que esses direitos e garantias internacionais constantes dos tratados internacionais de direitos humanos ratificados pelo Brasil “se incluem” no nosso ordenamento jurídico interno, passando a ser considerados como se escritos na constituição estivessem.

Como derivação lógica desse entendimento sobre a Convenção 169, o princípio da consulta prévia previsto na referida Convenção deve servir como suporte às interpretações que emergem do § 3º do artigo 231 da Constituição da República com vistas a alcançar aplicabilidade imediata do referido direito. Eis o dispositivo:

Artigo 6º

1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:

a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;

b) estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;

c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.

2. As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas.

O Sistema Interamericano de Direitos Humanos - SIDH possui vasta jurisprudência de casos de violação do direito humano à consulta prévia na América Latina. O Brasil é parte da Convenção Americana de Direitos Humanos e reconheceu a competência obrigatória da Corte Interamericana de Direitos Humanos - COIDH. Vale dizer que o país está vinculado às normas presentes nos documentos da Comissão Interamericana de Direitos Humanos – CIDH e na jurisprudência da COIDH, conforme se verifica pelo artigo 1º do Decreto nº 4.463/2002:

Art. 1º É reconhecida como obrigatória, de pleno direito e por prazo indeterminado, a competência da Corte Interamericana de Direitos Humanos em todos os casos relativos à interpretação ou aplicação da Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de São José), de 22 de novembro de 1969, de acordo com art. 62 da citada Convenção, sob reserva de



reciprocidade e para fatos posteriores a 10 de dezembro de 1998.

Os princípios e o conteúdo básico sobre a Consulta Prévia foram elaborados a partir da “interpretação evolutiva” da COIDH sobre o artigo 21 da Convenção Americana, citando as disposições da Convenção 169, a jurisprudência do Alto Comissariado de Direitos Humanos das Nações Unidas, e os informes do Relator Especial das Nações Unidas sobre direitos humanos e liberdades fundamentais dos povos indígenas (CIDH, pg. 115, 116).

No presente caso, verifica-se que existem recentes atos decisórios administrativos acerca da implantação do empreendimento ferroviário que interliga Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, cujo traçado está previsto projetado passar entre as Terras Indígenas Tereza Cristina e Tadarimana, nas quais habitam os índios Boe Bororo, local com grande concentração de sítios arqueológicos, podendo potencialmente muitos desses sítios pertencerem aos Bororos, além de inúmeras evidências indicarem severos impactos socioambientais aos referidos indígenas, muitos dos quais, possivelmente, irreversíveis.

No entanto, a consulta livre, prévia e informada ao povo indígena afetado pelas medidas e pelas ações do projeto, além de não ser exigida no processo de licenciamento, foi solenemente negada com o não acatamento da recomendação do Ministério Público Federal pela FUNAI, pela RUMO e pelo IBAMA.

Neste caso, o CIDH determina que:

Os estados têm obrigação de consultar os povos indígenas e garantir sua participação nas decisões relativas a qualquer medida que afete seus territórios, tomando em consideração a especial relação entre os povos indígenas e tribais, a terra e os recursos naturais.[...] tendo em conta que esta consulta deve “estar dirigida a obter seu consentimento livre e informado [...] A consulta e o consentimento não se limitam a assuntos que afetem os direitos de propriedade indígena, mas são aplicáveis a outras ações administrativas ou legislativas dos estado que tenham impacto sobre os direitos ou interesses dos povos indígenas. (CIDH, pg.108) (tradução livre)

Adiante, sobre quem tem o dever de consultar os povos indígenas:

A realização dos processos de consulta é uma responsabilidade do Estado e não de outras partes, como a empresa que busca obter a concessão ou o contrato de investimento. Em muitos países do sistema interamericano tem-se transferido a responsabilidade estatal de desenvolver a consulta prévia a

Página 56 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea.c8035889.bff40402



empresas privadas, gerando uma privatização de fato da responsabilidade do Estado. Os processos de negociação resultantes com as comunidades locais, não tomam em consideração com frequência um marco de direitos humanos, porque os atores corporativos são por definição entidades parciais que buscam gerar ganhos. A consulta com os povos indígenas é um dever dos Estados, que deve ser cumprido pelas autoridades competentes (CIDH, p. 14) (tradução livre)

É fundamental frisar que o momento da consulta prévia, livre e informada ora exigida refere-se ao que determinam as normas internacionais de direitos humanos pactuadas pelo Brasil, cujo status normativo definido pelo STF é de supralegalidade, e com efeito vinculante sobre as decisões do estado brasileiro.

Os princípios, tratados e organismos internacionais de direitos humanos determinam que o momento da consulta aos povos indígenas e tribais deve ocorrer de forma prévia, livre e informada sempre que qualquer medida administrativa ou legislativa forem suscetíveis de afetá-los.

A CIDH é taxativa sobre o momento dessa consulta: deve ocorrer em todas as fases de um projeto, incluindo as fases de seu planejamento, e sempre antes que uma medida ou ato legislativo ou administrativo for passível de afetá-los:

B.4 A obrigação do Estado de garantir o direito à consulta do Povo Sarayaku

161. [...] vários tribunais nacionais dos Estados na região, que ratificaram a Convenção nº 169 têm se referido ao direito à consulta prévia em conformidade com as suas disposições. Nesse sentido, cortes superiores da Argentina, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, Guatemala, México, Peru e Venezuela têm indicado a necessidade de respeitar as regras de consulta prévia e da Convenção. Outros tribunais de países que não ratificaram a Convenção nº 169 têm se referido a necessidade de realizar consultas prévias com as comunidades indígenas, autóctones ou tribais, sobre qualquer medida administrativa ou legislativa que lhes afeta diretamente, bem como a exploração de recursos naturais em seu território. [...]

166. A obrigação de consultar as comunidades e povos indígenas e tribais sobre toda medida administrativa ou legislação que afete seus direitos reconhecidos na regulamentação nacional e internacional, bem como a obrigação de garantir os direitos dos povos indígenas à participação nas decisões de questões que afetam seus interesses, têm relação direta com a obrigação geral de garantir o livre e pleno exercício dos direitos reconhecidos na Convenção (artigo 1.1) [...]

167. Considerando que o Estado deve garantir esses direitos à consulta e

Página 57 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



participação em todas as etapas de planejamento e desenvolvimento de um projeto que pode afetar o território em que se situa uma comunidade indígena ou tribal, ou outros direitos indispensáveis à sua sobrevivência como povo, esses processos de diálogo e de consenso devem realizar-se a partir dos estágios iniciais de desenvolvimento ou planejamento da medida proposta, de modo que os povos indígenas possam realmente participar e influenciar o processo de tomada de decisão, de acordo com as normas internacionais. [...] Neste sentido, o Estado deve garantir que os direitos dos povos indígenas não sejam negligenciados em qualquer atividade ou acordo que façam com particulares ou em momentos de decisão política que afetem seus direitos e interesses. Assim, nesse caso, o Estado deve realizar tarefas de fiscalização e controle na aplicação, e implementar, quando apropriado, maneiras eficazes de fazer cumprir esse direito por meios judiciais competentes [...]

B.5 A implementação do direito à consulta no caso do povo Sarayaku

177. A corte estabeleceu que, para garantir a participação efetiva de membros de um povo ou comunidade indígena nos planos de desenvolvimento ou de investimento dentro de seus territórios, o Estado tem o dever de consultar ativamente a comunidade, de maneira informada e de acordo com seus costumes e tradições, como parte de comunicação permanente entre as partes. Além disso, as consultas devem ser feitas de boa-fé, mediante procedimentos culturalmente apropriados e deve ter como fim chegar a um acordo. Além disso, consultar o povo ou da comunidade, de acordo com suas próprias tradições, nos estágios iniciais de dos planos de desenvolvimento ou de investimento e não apenas quando surge a necessidade de obter a aprovação da comunidade, se este for o caso. O Estado deve garantir que os membros da aldeia ou a comunidade estejam ciente dos benefícios e riscos potenciais, para que eles possam avaliar se aceitam o plano de desenvolvimento ou investimento proposto. Finalmente, a consulta deve levar em conta as práticas tradicionais dos povos ou de decisão a nível comunitário. O não cumprimento desta obrigação, ou realizar a consulta sem observar as características essenciais envolvem a responsabilidade internacional dos Estados.

178. Equivale então a determinar a forma e sentido em que o Estado tem a obrigação de garantir o direito à consulta do povo Sarayaku e se os atos da concessionária, que o Estado indicou como formas de "socialização" ou de busca de "entendimento", satisfazem critérios mínimos e os requisitos essenciais de um processo de consulta válida a comunidades indígenas sobre os seus direitos de propriedade comunal e identidade cultural. Para isso, deve analisar os fatos recapitulando alguns dos elementos essenciais do direito de consulta, tendo em conta as normas e a jurisprudência interamericana, a prática dos Estados e a evolução do direito internacional. A análise será feita na seguinte ordem: O caráter prévio da consulta, b) a boa fé e o propósito de chegar a um acordo, c) consulta adequada e acessível; d) o estudo de impacto ambiental, e, e) consulta informada.

179. Necessário esclarecer que, é dever do Estado e não dos Povos Indígenas demonstrar efetivamente que no caso concreto todas as dimensões do direito de consulta prévia foram efetivamente garantidas.



a) A consulta deve ser realizada em caráter prévio

180. Em relação ao momento em que se deve realizar a consulta, o artigo 15.2 do nº da Convenção 169 afirma que "os governos deverão estabelecer ou manter procedimentos através dos quais devem consultar os povos interessados, a fim de determinar se os interesses deles poderiam ser prejudicados, e em que medida, antes de empreender ou autorizar qualquer programa de prospecção ou exploração dos recursos existentes em suas terras. Neste caso, o Tribunal observou que se deve consultar, de acordo com suas próprias tradições dos povos indígenas, nos estágios iniciais de desenvolvimento ou plano de investimento e não apenas quando surge a necessidade de obter a aprovação da comunidade, se fosse o caso, pois o alerta precoce permite tempo suficiente para a discussão interna dentro das comunidades e para dar uma resposta adequada ao Estado.

181. A este respeito, a Comissão de Peritos da OIT estabeleceu, ao considerar uma queixa alegando violação pela Colômbia da Convenção 169 da OIT, que a exigência de consulta prévia implica que deve ser feita antes de se tomar a medida ou se fazer o projeto que é suscetível de afetar as comunidades, incluindo as legislativas e que as comunidades afetadas sejam envolvidas o mais cedo possível no processo. No caso de consulta prévia à adoção de uma medida legislativa, os povos indígenas devem ser consultados com antecedência em todas as fases de regras de produção, e essas consultas não devem ser limitadas às propostas. [...]

187. Deve-se ressaltar que a obrigação de consultar é de responsabilidade do Estado, de modo que o planejamento e a condução do processo de consulta não é um dever que pode ser evitado através da delegação a uma empresa privada ou de terceiros, muito menos na mesma empresa interessada em explorar recursos no território objeto de consulta à comunidade. O Tribunal tem como uma garantia de não-repetição, que no eventual caso em que se pretende realizar atividades ou projetos de exploração ou extração de recursos naturais, ou planos de investimento ou desenvolvimento de qualquer outra índole que impliquem afetação do território Sarayaku ou aspectos essenciais de sua visão de mundo ou de sua vida e identidade cultural, o povo Sarayaku deve ser prévio, adequado e efetivamente consultados, em plena conformidade com as normas internacionais aplicáveis à matéria. [...]

300. O Tribunal observa a este respeito que os processos de participação e consulta devem ser realizados de boa-fé em todas as fases de preparação e planejamento de qualquer projeto desta natureza. [...] (tradução livre)

Destaque-se que o contrato firmado entre o Estado de Mato Grosso e a Rumo Malha Norte S/A, visando à exploração privada dos serviços de transporte ferroviário de cargas, apresentou em seu anexo II o cronograma referencial para implantação do sistema ferroviário, em que consta o segundo semestre do ano de 2021 e o primeiro semestre do ano de 2022 para o licenciamento ambiental. Tal fato confere imediatidade da consulta prévia, livre e informada do povo Bororo (DOC 24 - ID. 1000060788).



Por fim, o momento da consulta prévia em questão em nada se confunde com o momento do direito à oitiva prévia dos povos indígenas previsto no artigo 231, § 3º, da Constituição da República – obrigação constitucional do Congresso Nacional, que não é objeto desta demanda.

Em sintonia com o afirmado, julgado da 5ª turma do Tribunal Regional da 1ª Região apresenta o momento em que a oitiva indígena prévia à autorização de construção da obra deve acontecer. Segundo a Desembargadora Federal SELENE DE ALMEIDA, são as seguintes as exigências fundamentais que a consulta efetuada pelo Estado deve observar:

- 1) a oitiva da comunidade envolvida prévia, anterior à autorização do empreendimento;
- 2) os interlocutores da população indígena ou tribal que será afetada precisam ter legitimidade;
- 3) exige-se que se proceda a uma pré-consulta sobre o processo de consulta, tendo em vista a escolha dos interlocutores legitimados, o processo adequado, a duração da consulta, o local da oitiva, em cada caso, etc.;
- 4) a informação quanto ao procedimento também deve ser prévia, completa e independente, segundo o princípio da boa-fé;
- 5) o resultado da participação, opinião, sugestões quanto as medidas, ações mitigadoras e reparadoras dos danos causados com o empreendimento será refletida na decisão do Estado. No caso brasileiro, no ato do Congresso Nacional que autoriza a construção ou empreendimento.

Todos os elementos acima referidos condicionam a validade desse mecanismo de participação que se apresenta como um direito internacional e constitucional coletivo a um processo de caráter público especial e obrigatório que deve ser realizado previamente, sempre que se vai adotar, decidir ou executar alguma medida legislativa ou administrativa possível de afetar as formas de vida dos povos indígenas em seus aspectos territorial, ambiental, social, econômico e outros aspectos que incidam sobre sua integridade étnica. (Tribunal Regional Federal da 1ª região. Embargos de Declaração na Apelação Cível nº 2006.39.03.000711-8/PA. 5ª Turma. Relatora: Desembargadora Federal Selene Almeida. Relator p/ Acórdão: Desembargador Federal Souza Prudente, 13/08/2012)

Desse modo, de rigor a promoção do direito à consulta das comunidades indígenas.

3.8 – Do direito à consulta e os direitos culturais dos povos indígenas



Na forma como é conduzido o licenciamento da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, negligenciam-se outros direitos dos povos indígenas localizados na área prevista para o empreendimento.

Entre os direitos desrespeitados, não está apenas a ausência de consulta prévia aos povos indígenas, mas também a violação a aspecto relativo a sua forma de viver, com interferência em área relevante para as crenças, costumes, tradições, simbologia e espiritualidade desses povos indígenas, o que é protegido constitucionalmente:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

§4º - Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei. (...)

Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens.

1º - São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições.

As normas internacionais impõem os mesmos preceitos, como, por exemplo, o Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, a Convenção Internacional de Proteção ao Patrimônio Cultural Imaterial, o Protocolo de San Salvador, dentre outros.

Além dessas normas internacionais, a Corte Interamericana adotou no caso do Povo indígena Saramaka versus Suriname, as diretrizes AKWE:KON.

Trata-se de diretrizes voluntárias para realizar avaliações das repercussões culturais, ambientais e sociais de projetos de desenvolvimento previstos de serem realizados



em lugares sagrados, ou em terras ou em águas ocupadas ou utilizadas tradicionalmente pelas comunidades indígenas e locais ou que possam afetar esses lugares.

A presença dessas diretrizes na jurisprudência da Corte IDH garante a esse instrumento efeito vinculante sobre o Estado brasileiro na formulação de seus estudos, já que o estado brasileiro é parte daquele sistema, nos termos do Decreto nº 4.463/2002.

As diretrizes do AKWE:KON devem constar, por exemplo, no EIA/RIMA, com vistas a salvaguardar o patrimônio e os direitos culturais dos povos indígenas afetados por dado projeto de desenvolvimento:

- a) possíveis impactos sobre o uso contínuo dos recursos biológicos;
- b) possíveis impactos relativos à conservação, proteção e manutenção dos conhecimentos, inovações e práticas tradicionais;
- c) protocolos;
- d) possíveis impactos em lugares sagrados e nas atividades rituais ou cerimoniais associadas;
- e) respeito à necessidade de intimidade cultural; e
- f) possíveis impactos no exercício de leis consuetudinárias.

Respeito à necessidade de intimidade cultural

Os proponentes de um projeto de desenvolvimento e o pessoal associado ao mesmo deve respeitar as sensibilidades e necessidades de intimidades cultural das comunidades indígenas e locais, **especialmente relativas a rituais e cerimônias importantes como aqueles associados a rituais de passagem para outra vida e morte e também assegurar que suas atividades não interfiram nas rotinas diárias e outras atividades de tais comunidades.** [...]

Na realização de uma avaliação de impacto para um projeto proposto para ser realizado ou que provavelmente possa repercutir em lugares sagrados, em territórios ocupados ou utilizados por comunidades indígenas e locais, devem levar conta as seguintes considerações:

- O consentimento prévio das comunidades indígenas e locais afetadas;
- A diversidade de sexos;
- Avaliações de impactos e planos de desenvolvimento da comunidade;
- Considerações Legais;
- Propriedade, proteção e controle dos conhecimentos tradicionais e de



tecnologias utilizadas nos processos de avaliação de impactos culturais, ambientais e sociais;

- Medidas de mitigação e atenuação de ameaças;
- Necessidade de transparência; e
- Estabelecimento de procedimentos de revisão e solução de controvérsias (tradução livre)

No mesmo sentido determina o Sistema interamericano:

O conteúdo dos EISA deve fazer referência não só ao impacto sobre o *habitat* natural dos territórios tradicionais dos povos indígenas, **mas também ao impacto sobre a relação especial que vincula esses povos com seus territórios, incluindo suas formas próprias de subsistência econômica, suas identidades e culturas e suas formas de espiritualidade.** (CIDH, 2010, pg. 103) (destaque nosso)

3.9 – Considerações Finais

1. Considerando que o IPHAN, em inúmeras ocasiões no processo de licenciamento, alertou para a potencial impacto em patrimônio histórico, material e imaterial, que se confunde com patrimônio cultural Bororo e, por isso, para ser efetivamente protegido, os indígenas devem ser consultados;

2. Considerando que inúmeras evidências demonstram que o empreendimento tem potencial de gerar impactos socioambientais severos e irreversíveis aos indígenas Bororos;

3. Considerando que a região na qual se pretende instalar a Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde é área absolutamente fragilizada pela Ferronorte e pelo Complexo Intermodal Rondonópolis, o que atrai o princípio da precaução e a necessidade de avaliação de impactos sinérgicos, cumulativos e indutores com o empreendimento que se pretende executar;

4. Considerando que a FUNAI se recusou a emitir o Termo de Referência Específico e de exigir o necessário Estudo de Componente Indígena para o licenciamento;

5. Considerando que a FUNAI, a RUMO e a SEMA/MT se recusaram a

Página 63 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



proceder à consulta livre, prévia e informada aos indígenas interessados;

6. Considerando que a ausência de Estudos de Componente Indígena impede que os Estudos Ambientais cumpram sua missão institucional de se antecipar ao dano e vulnera o princípio da precaução;

7. Considerando que a fragmentação dos Estudos de Impacto Ambiental, no caso, deixa desprotegida a dimensão antrópica do Meio Ambiente;

8. Considerando que a Licenciamento Ambiental com base em estudos incompletos inviabiliza a participação dos povos indígenas nesse processo e nega vigência à Convenção nº 169 da OIT;

9. Considerando que a norma indicada pela FUNAI, pela RUMO e pela SEMA para eximir o empreendedor do dever de complementar o Estudo de Impacto Ambiental com os Estudos de Componente Indígena é inconstitucional (Portaria Interministerial nº 60/2015), eis que exclui a avaliação de impactos de empreendimentos com base unicamente em presunção de dano pela distância da terra indígena, em detrimento da exigência da avaliação técnica de impactos e da estipulação de medidas de controle ambiental, tais como medidas mitigatórias e compensatórias;

10. Considerando, por fim, que a Portaria Interministerial nº 60/2015 é instrumento que traz parâmetros ao órgão estadual, os quais, somados à proximidade entre terras indígenas e o empreendimento sob licenciamento e à fragilidade da região, atestam a negligência da FUNAI e da SEMA/MT com os Estudos de Impacto Ambiental desse processo;

11. Considerando que a RUMO já submeteu o EIA/RIMA do empreendimento e requereu a Licença Prévia à SEMA/MT, antes do IPHAN atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente arqueológico;

É inevitável a conclusão de que se faz imperiosa a intervenção judicial neste processo de licenciamento para:

1) determinar à **FUNAI** a imediata expedição do Termo

Página 64 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9a.c80358899.bff40402



de Referência Específico e a exigência de consulta livre, prévia e informada aos indígenas impactados pelo empreendimento que se pretende licenciar, sem os quais não deverá atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena;

2) determinar à **RUMO** que, seguindo os Termos de Referência Específicos expedidos pela FUNAI e pelo IPHAN, proceda ao estudo de componente indígena, conclua o estudo de componente arqueológico e garanta a consulta livre, prévia e informada aos indígenas;

3) determinara à **SEMA/MT** que não emita qualquer licença sem a realização do processo de consulta livre, prévia e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT e que analise o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório correspondente fornecidos pela RUMO somente após a FUNAI atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena e o IPHAN atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente arqueológico.

4. Da competência da Justiça Federal e da legitimidade processual

A competência da Justiça Federal para o processamento e o julgamento da presente demanda é patente, bem assim a legitimidade processual de cada um dos demandantes para figurarem nos polos ativo e passivo da ação.

Verifica-se que um dos pedidos deduzidos nesta demanda é direcionado contra a FUNAI, fundação pública federal, integrante da administração indireta da União.

Ora, a negligência da FUNAI, no presente caso, em que deixou de expedir o Termo de Referência Específico para o empreendimento da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde e, por consequência, de exigir o Estudo de Componente Indígena da RUMO no processo de licenciamento em trâmite na SEMA/MT, é o principal fator que dá causa à ação.



Graças à desídia da FUNAI, a RUMO procederá aos Estudos de Impacto Ambiental sem a devida elaboração do Estudo de Componente Indígena e à revelia dos indígenas afetados, eis que não se exigiu a participação e a consulta aos indígenas, o que, por consequência, não será objeto de avaliação da SEMA/MT, órgão licenciador.

Por isso, o provimento judicial que se pretende obter determinará à RUMO que elabore o Estudo de Componente Indígena, a partir do Termo de Referência Específico expedido pela FUNAI, e proceda à consulta dos indígenas impactados pelo empreendimento.

Por sua vez, a SEMA/MT não deverá processar o licenciamento ambiental, tampouco atestar a viabilidade do empreendimento, sem o Estudo de Componente Indígena a ser elaborado pela RUMO, consoante o Termo de Referência Específico expedido pela FUNAI.

Ora, o fato da FUNAI figurar no polo passivo da demanda, por si só, atrai a competência da Justiça Federal, tendo em vista o que determina a Constituição da República. Veja-se:

Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:

I – as causas em que a União, entidade ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, exceto as de falência, as de acidente de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho; [...] (destaque nosso)

Ainda, consoante prevê a Constituição da República, compete à Justiça Federal processar e julgar casos relativos à disputa sobre direitos indígenas (artigo 109, inciso XI).

Registre-se, também, que o principal instrumento normativo que resguarda os direitos dos povos indígenas à consulta livre, prévia e informada é a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sendo, por isso, competente a Justiça Federal, a teor do artigo 109, inciso III, da Constituição da República.

Quanto à legitimidade ativa do Ministério Público Federal, a Lei Complementar nº 75/1993 determina, no artigo 6º, inciso XI, sua atribuição para “defender judicialmente os direitos e interesses das populações indígenas, incluídos os relativos às terras por elas tradicionalmente habitadas, propondo as ações cabíveis”.



Demais disso, o artigo 6º, inciso VII, alínea c, da Lei Complementar nº 75/1993, estabelece que cabe ao Ministério Público da União a proteção dos interesses individuais indisponíveis, difusos e coletivos, relativos às comunidades indígenas e outras minorias étnicas.

A competência da Justiça Federal para julgar a presente demanda é inquestionável, sendo determinada não apenas pela presença de fundação pública federal na condição de ré (FUNAI), como também em virtude da matéria, uma vez que trata de direitos indígenas e populações tradicionais.

Assim, resta assente a competência *ratione personae e materiae* da Justiça Federal, nos exatos termos do artigo 109 da Constituição da República, bem como a pertinência subjetiva de todos os demandantes para figurarem nos polos ativo e passivo, da forma como proposta.

5. Do pedido de tutela de urgência – medida liminar

No presente caso, de rigor a concessão de medida liminar, de forma a antecipar os efeitos da tutela jurisdicional pretendida, em razão dos danos que o empreendimento é hábil a produzir, em homenagem aos princípios da prevenção e precaução, que orientam o Direito Ambiental.

Em sede de Ação Civil Pública, a concessão da tutela de urgência pressupõe a probabilidade de existência do direito alegado (*fumus boni iuris*), bem como uma situação fática capaz de gerar fundado receio de dano grave, de difícil ou impossível reparação (*periculum in mora*), em provimento jurisdicional de cunho instrumental (artigo 12 da Lei nº 7.347/1985).

Nesse sentido, o Código de Processo Civil autoriza a concessão de liminares sem a consulta das partes, a saber:

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo. [...]

§ 2º A tutela de urgência pode ser concedida liminarmente ou após

Página 67 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea.c8035889.bff40402



justificação prévia. [...]

No que tange ao *fumus boni juris*, os elementos trazidos aos autos revelam sustentação jurídica suficiente para amparar decisão liminar. Confira-se.

A necessidade de complementação do diagnóstico socioeconômico dos Estudos de Impacto Ambiental do licenciamento da ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, com Estudos do Componente Indígena é fato que decorre das manifestações do IPHAN, dos inúmeros pareceres elaborado por peritos do Ministério Público Federal, bem como do contexto de fragilidade e sinergia de impactos da região, na qual está instalada a Ferronorte e o Complexo Intermodal Rondonópolis.

A propósito dos efeitos cumulativos, sinérgicos e indutores relativos à ferrovia Ferronorte e ao Complexo Intermodal Rondonópolis na Terra Indígena Tadarimana, os quais estão distantes um do outro 17 km, com o empreendimento que se pretende executar (ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde), está plenamente demonstrado no Parecer Técnico nº 1043/2018/SPPEA/CNP/ANPA – DOC. 28 - ID. 1000073268.

A Portaria Interministerial nº 60/2015 não tem o condão de afastar a necessidade do Estudo de Componente Indígena. Como norma federal aplicável ao IBAMA, seus parâmetros devem ser iluminados pelo princípio da precaução, pela gravidade do contexto do projeto licenciado, pelas robustas evidências existentes no sentido de severos e irreversíveis impactos socioambientais pelo empreendimento e pela plena e efetiva participação da comunidade indígena direta e indiretamente afetada.

Uma vez demonstrada a necessidade de complementação dos Estudos de Impacto Ambiental no caso em discussão, com o necessário e fundamental Estudo de Componente Indígena, resta a comprovação de que **esses estudos devem ser realizados antes de atestada a viabilidade do empreendimento.**

Para além de todo apelo da razoabilidade (pois se defende atestado de viabilidade com os estudos necessários), trata-se de uma questão eminentemente jurídica, aduzida de modo exaustivo na presente demanda.

Sustenta-se na norma constitucional, que impõe a antecipação ao risco de dano, e na Resolução nº 237/1997 do CONAMA, que fixa, no conteúdo das licenças ambientais, a

Página 68 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea.c8035889.bff40402



declaração de viabilidade como marca da Licença Prévia. Além disso, a principiologia do direito ambiental, a doutrina e as manifestações técnicas e dos indígenas interessados reafirmam essa necessidade.

É inequívoca a continuidade do processo de licenciamento sem a elaboração de Estudo de Componente Indígena e sem a consulta livre, prévia e informada aos indígenas afetados pelo empreendimento, considerando, sobretudo, a manifestação da FUNAI, que se negou a expedir o Termo de Referência Específico no licenciamento (DOC. 14 - ID. 1000012281), bem como da RUMO e do Estado de Mato Grosso, que se negaram a acatar a recomendação ministerial (DOC's. 10 - ID. 1000012271, 11 - ID. 1000012273, 13 - ID. 1000012278 e 15 - ID. 1000012284).

No que se refere à **urgência da medida**, o justificado receio de ineficácia do provimento final (*periculum in mora*) é explícito.

Restou demonstrado que a região na qual se pretende executar um empreendimento considerado de alta complexidade, sem estudos de componente indígena, é radicalmente fragilizada pela Ferronorte e pelo Complexo Intermodal Rondonópolis, em que as populações indígenas residentes convivem com uma instabilidade limítrofe, que pode se tornar insustentável com um novo impacto não previsto nos estudos do sistema ferroviário e logístico já existente.

Os impactos que advirão da eventual concessão da Licença Prévia, como o avanço populacional, somados à insegurança de populações indígenas que não foram informadas do processo, podem se tornar irreparáveis.

Esse risco é veemente nos diversos pronunciamentos do IPHAN, bem como se atesta dos pareceres elaborados por peritos dos quadros do Ministério Público Federal, que indicam os potenciais impactos socioambientais a que estarão sujeitos os indígenas Bororos, seu patrimônio cultural, histórico e arqueológico, todos anexos à presente.

Ainda, de acordo com o cronograma referencial para implantação do sistema ferroviário do Contrato de Adesão nº 021/2021/00/00 – SINFRA, celebrado entre o Estado de Mato Grosso e a RUMO (DOC.23 – ID. 1000060783) **o licenciamento ambiental está previsto para até o primeiro semestre de 2022** (DOC. 24 – ID. 1000060788).



A urgência é corroborada pela recente informação da SEMA/MT que aportou no Ministério Público Federal, em **21/03/2022**, segundo a qual o Estudo de Impacto Ambiental - EIA e seu correspondente Relatório de Impacto Ambiental - RIMA foram apresentados pela RUMO em **30/08/2021**, ocasião em que requereu a expedição de Licença Prévia para o empreendimento, **o que se encontra sob análise da equipe técnica do órgão licenciador** (DOC. 32 - ID. 1000073289).

Consoante demonstrado acima, estão muito bem caracterizados a pressa desmedida e o afobamento no processo de licenciamento da Ferrovia Rondonópolis - Lucas do Rio Verde, notadamente da RUMO e da SEMA/MT.

Por isso, a tutela de urgência requerida é fundamental para se resguardar os direitos flagrantemente violados pelos demandados.

Ressalte-se, por fim, que eventual decisão judicial pela suspensão do processo de licenciamento no estágio em que se encontra é facilmente reversível, não havendo prejuízo ao empreendedor comparável com os riscos anteriormente identificados e aptos a justificar o seu prosseguimento à margem da legalidade.

Deste modo, presentes esses elementos, requer deste Juízo **a imediata concessão de medida liminar** para, *inaudita altera pars*:

1. suspender o licenciamento ambiental da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, e determinar à SEMA/MT que não emita qualquer Licença até a realização do processo de consulta livre, prévia e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT e até que sejam complementados os Estudos de Impacto Ambiental e:

1.1 avaliados pela FUNAI os Estudos do Componente Indígena, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência que deverá ser emitido pela FUNAI, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT; bem como

1.2 avaliados pelo IPHAN os Estudos do Componente Arqueológico, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência já emitido pelo IPHAN, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT;



2. Na hipótese de já ter sido emitida Licença com base nos estudos incompletos, requer a declaração de nulidade da Licença e a suspensão do processo de licenciamento ambiental da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, não sendo emitida qualquer Licença pela SEMA/MT até a realização do processo de consulta livre, prévia e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT e até que sejam complementados os Estudos de Impacto Ambiental e:

2.1 avaliados pela FUNAI os Estudos do Componente Indígena, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência que deverá ser emitido pela FUNAI, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT; bem como

2.2 avaliados pelo IPHAN os Estudos do Componente Arqueológico, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência já emitido pelo IPHAN, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT;

3. **SUBSIDIARIMENTE:**

3.1 seja determinada à SEMA/MT que não emita qualquer licença sem a consulta livre, prévia e informada da Convenção nº 169 da OIT e sem o atestado de viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena pela FUNAI e quanto ao componente arqueológico pelo IPHAN. Para tanto, deverá ser determinado, também:

a) à FUNAI a imediata expedição do Termo de Referência Específico e a exigência de consulta livre, prévia e informada aos indígenas impactados pelo empreendimento licenciado, sem os quais não deverá atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena;

b) à RUMO que, seguindo os Termos de Referência Específicos expedidos pela FUNAI (*item 3.1 - a*) e pelo IPHAN, proceda aos estudos de componente indígena e de componente arqueológico e à consulta livre, prévia e informada aos indígenas;

3.2 na hipótese de já ter sido emitida a Licença com base nos estudos incompletos, requer a declaração de nulidade da Licença, bem como seja determinada à SEMA/MT que não emita qualquer licença sem a consulta livre, prévia e informada e sem o atestado de viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena pela FUNAI e quanto ao componente arqueológico pelo IPHAN. Para tanto, deverá ser determinado, também:

a) à FUNAI a imediata expedição do Termo de Referência Específico e a exigência de consulta livre, prévia e informada aos indígenas impactados pelo empreendimento licenciado, sem os quais não deverá atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena;



b) à RUMO que, seguindo os Termos de Referência Específicos expedidos pela FUNAI (*item 3.2 - a*) e pelo IPHAN, proceda ao estudo de componente indígena e de componente arqueológico e à consulta livre, prévia e informada aos indígenas.

6. Dos Pedidos Finais

Pelo exposto, **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer a citação dos demandados para que contestem a presente demanda, sob pena de revelia, para que ao final seja confirmada a medida liminar, sendo julgada procedente a presente ação e deferidos em definitivo os pedidos para:

1. suspender o licenciamento ambiental da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, e determinar à SEMA/MT que não emita qualquer Licença até a realização do processo de consulta livre, prévia e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT e até que sejam complementados os Estudos de Impacto Ambiental e:

1.1 avaliados pela FUNAI os Estudos do Componente Indígena, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência que deverá ser emitido pela FUNAI, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT; bem como

1.2 avaliados pelo IPHAN os Estudos do Componente Arqueológico, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência já emitido pelo IPHAN, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT;

2. Na hipótese de já ter sido emitida Licença com base nos estudos incompletos, requer a declaração de nulidade da Licença e a suspensão do processo de licenciamento ambiental da Ferrovia Rondonópolis – Lucas do Rio Verde, não sendo emitida qualquer Licença pela SEMA/MT até a realização do processo de consulta livre, prévia e informada prevista na Convenção nº 169 da OIT e até que sejam complementados os Estudos de Impacto Ambiental e:

2.1 avaliados pela FUNAI os Estudos do Componente Indígena, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência que deverá ser emitido pela FUNAI, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT; bem como

2.2 avaliados pelo IPHAN os Estudos do Componente Arqueológico, que deverão ser realizados pela RUMO, de acordo com o Termo de Referência já emitido



pelo IPHAN, garantida a participação dos indígenas mediante consulta livre, prévia, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT;

3. SUBSIDIARIMENTE:

3.1 seja determinada à SEMA/MT que não emita qualquer licença sem a consulta livre, prévia e informada da Convenção nº 169 da OIT e sem o atestado de viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena pela FUNAI e quanto ao componente arqueológico pelo IPHAN. Para tanto, deverá ser determinado, também:

a) à FUNAI a imediata expedição do Termo de Referência Específico e a exigência de consulta livre, prévia e informada aos indígenas impactados pelo empreendimento licenciado, sem os quais não deverá atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena;

b) à RUMO que, seguindo os Termos de Referência Específicos expedidos pela FUNAI (*item 3.1 - a*) e pelo IPHAN, proceda aos estudos de componente indígena e de componente arqueológico e à consulta livre, prévia e informada aos indígenas;

3.2 na hipótese de já ter sido emitida a Licença com base nos estudos incompletos, requer a declaração de nulidade da Licença, bem como seja determinada à SEMA/MT que não emita qualquer licença sem a consulta livre, prévia e informada e sem o atestado de viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena pela FUNAI e quanto ao componente arqueológico pelo IPHAN. Para tanto, deverá ser determinado, também:

a) à FUNAI a imediata expedição do Termo de Referência Específico e a exigência de consulta livre, prévia e informada aos indígenas impactados pelo empreendimento licenciado, sem os quais não deverá atestar a viabilidade do empreendimento quanto ao componente indígena;

b) à RUMO que, seguindo os Termos de Referência Específicos expedidos pela FUNAI (*item 3.2 - a*) e pelo IPHAN, proceda ao estudo de componente indígena e de componente arqueológico e à consulta livre, prévia e informada aos indígenas.

Acompanha a inicial, dentre outros, documentos extraídos do Inquérito Civil Público nº 1.20.005.000082/2021-37, que deu causa à presente demanda, representando prova suficiente dos fatos aqui relatados. Caso necessário, Ministério Público Federal protesta, desde já, pela produção de todas as provas juridicamente admissíveis, em especial a oitiva de testemunhas, bem assim a juntada de novos documentos, além de realização de perícia.

Dá-se à causa o valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para efeitos fiscais.

Página 73 de 74

Documento assinado via Token digitalmente por RODRIGO PIRES DE ALMEIDA, em 28/03/2022 17:25. Para verificar a assinatura acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6a12ea48.5f3ccea9.c8035889.bff40402



Pede deferimento.

Rondonópolis/MT, data na assinatura eletrônica.

assinado eletronicamente
RODRIGO PIRES DE ALMEIDA
Procurador da República

* Os argumentos utilizados no tópico foram extraídos do ***Parecer sobre o processo de consulta prévia do Projeto Volta Grande***, elaborado por pesquisadores do *Observatório de Protocolos Comunitários de Consulta e Consentimento Prévio Livre e Informado/Centro de Pesquisa e Extensão em Direito Socioambiental (CEPEDIS)*, em atendimento ao Ofício nº 1824/2020/PRM/ATM/GAB1, expedido no Inquérito Civil nº 1.23.003.000197/2012-49, em trâmite na Procuradoria da República do Município de Altamira.

