PR-AC-00016712/2020

Excelentíssimo procurador da República em Cruzeiro do Sul (AC)

> Indígenas estão sendo mortos por tentar proteger a floresta do desmatamento ilegal. De novo e de novo. É uma vergonha que o mundo permaneça calado sobre isso.
>
> (Greta Thunberg)

Submeto a Vossa Excelência, com base no art. 14 da Lei Complementar n. 75/1993, a presente **representação** pelas irregularidades cometidas na condução do projeto de interligação rodoviária do município de Cruzeiro do Sul (AC) com a cidade de Pucallpa (Peru), pelos fatos e razões de direito a seguir expostos.

1. Os fatos

No dia 25/09/2020, ocorreu o II Encontro Brasil/Peru, na cidade de Cruzeiro do Sul (AC), que contou com a presença do governador Gladson Cameli, do ministro das Relações Exteriores Ernesto Araújo, do ministro do Desenvolvimento Regional Rogério Marinho e de diversas autoridades, para discutirem o projeto de integração do Brasil e do Peru por uma nova estrada, que sairá de Cruzeiro do Sul (AC) e chegará a Pucallpa (Peru)[1].

A notícia traz as seguintes informações:

(i) os estudos preliminares foram realizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e o projeto fechado da estrada deve ser apresentado no final deste ano;

(ii) o governo federal disponibilizou R$ 45 milhões para as rodovias estaduais e a estrada

[1] Disponível em: <https://agencia.ac.gov.br/governo-do-acre-e-ministros-debatem-com-peruanos-integracao-rodoviaria-entre-cruzeiro-e-pucallpa/>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

para Pucallpa;

(iii) o senador Márcio Bittar destacou a realização de missões futuras ao Peru, com comitivas compostas de diversos setores interessados, na intenção de avançar nos entendimentos junto ao país vizinho;

(iv) o ministro do Desenvolvimento Regional Rogério Marinho afirmou que o projeto já foi apresentado, definido pelo Presidente da República e contará com o apoio do Executivo, que fará os esforços necessários para que os recursos estejam consignados no orçamento do próximo ano;

(v) o vice-governador do Acre Major Rocha disse que o projeto executivo e o projeto base já estão em fase de conclusão e licitação.

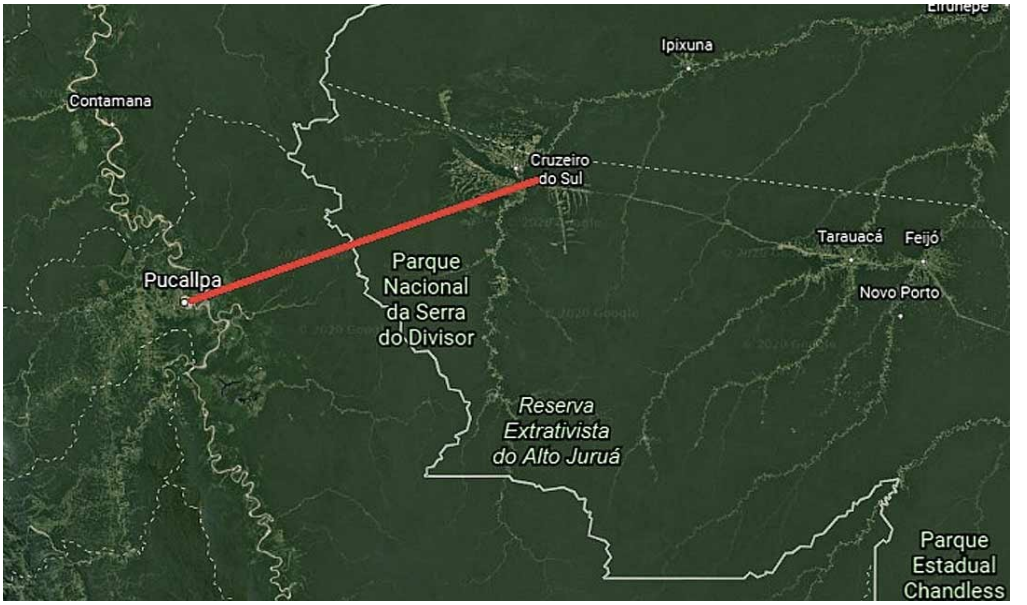
O Coordenador de Planejamento do DNIT, Adailton Cardoso Dias, afirmou, em reunião com o vice-governador do Acre, Major Rocha, que o edital para licitação da obra será publicado **entre os dias 15 e 20 de dezembro**[2].

No entanto, apesar da divulgação do governo de que a licitação da obra terá início em dezembro, não há nenhuma notícia de que tenha sido realizada consulta prévia, livre e informada aos povos indígenas e comunidades tradicionais interessadas, conforme determina a Convenção n. 169 da OIT.

Segundo consta, a estrada em questão terá seu traçado por dentro do Parque Nacional da Serra do Divisor, unidade de conservação de proteção integral, considerado um dos locais de maior biodiversidade do planeta. Além disso, nele estão localizadas duas terras indígenas (Nukini e Nawa), com indícios, ainda, da existência de grupos indígenas isolados, que circulam entre o Brasil e o Peru.

[2] Disponível em: https://folhadoacre.com.br/2020/09/10/edital-para-construir-estrada-para-pucallpa-deve-sair-em-dezembro-anuncia-dnit/>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7



Como se não bastasse, está em tramitação o Projeto de Lei n. 6.024/2019 (em anexo), da deputada Mara Rocha, que modifica a categoria do Parque Nacional da Serra do Divisor de proteção integral para Área de Proteção Ambiental (APA), que permite a ocupação humana e exploração dos recursos naturais.

De acordo com matéria divulgada em 27/01/2020 pelo jornal A Gazeta do Acre[3], a deputada Mara Rocha, por meio de nota oficial, afirmou que a estrada é um dos maiores projetos de integração entre o Acre e o Peru, e as mudanças propostas no Projeto de Lei seriam uma forma de construí-la em linha reta, por 220 km, da cidade do Juruá até a cidade peruana. A parlamentar teria afirmado, ainda, que o parque impede qualquer tipo de exploração econômica das riquezas ali presentes, motivo pelo qual é necessário fazer a reclassificação da área.

Por sua vez, há informações de que o licenciamento ambiental da obra será de responsabilidade estadual, segundo informado pelo próprio diretor-presidente do Instituto de Meio Ambiente do Acre (IMAC), André Hassem, ao prefeito de Cruzeiro do Sul, haja vista a transferência da competência pelo IBAMA[4].

[3] Disponível em: https://agazetadoacre.com/2020/01/flash/estrada-de-cruzeiro-do-sul-para-pucallpa-pode-extinguir-parque-nacional-no-acre/
[4] Disponível em: <https://folhadoacre.com.br/2020/07/09/ilderlei-comemora-autonomia-do-imac-para-emissao-de-licenciamento-ambiental-na-estrada-que-liga-cruzeiro-do-sul-a-pucallpa/

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

2. O Direito sob o marco da plurietnicidade e da multiculturalidade e a Convenção n. 169 da OIT sobre Povos Indígenas e Tribais[5]

Trinta anos depois de promulgada a Constituição Federal de 1988, não se coloca mais em dúvida que o Estado nacional é pluriétnico e multicultural, e que todo o direito, em sua elaboração e aplicação, tem esse marco como referência inafastável.

Esta compreensão está reforçada por vários documentos internacionais dos quais o Brasil é signatário, com destaque para a Convenção 169, da OIT, a Convenção sobre a Proteção e a Promoção da Diversidade das Expressões Culturais e, mais recentemente, a Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas.

A noção central é a de que, no seio da comunidade nacional, há grupos portadores de identidades específicas e que cabe ao direito assegurar-lhes "o controle de suas próprias instituições e formas de vida e seu desenvolvimento econômico, e manter e fortalecer suas entidades, línguas e religiões, dentro do âmbito dos Estados onde moram" (Preâmbulo da Convenção 169 da OIT).

Rompe-se com o conhecimento caracterizado pelo logocentrismo, pela semelhança, pela adequação, pela unidade, que inicialmente são questionados por Nietszche, que o vê como desconhecimento, na medida em que, ao esquematizar, ao assimilar as coisas entre si, ignora as diferenças e cumpre seu papel sem nenhum fundamento na verdade.

Seguem-se Heidegger, Adorno, Foucault, Derrida, a denunciar a colonização da diferença pelo sempre igual e pelo homogêneo e anunciam o reino do fragmento contra a totalização, do descontínuo e do múltiplo contra as grandes narrativas e as grandes sínteses.

Compreendeu-se que o Direito nunca foi cego à qualidade e às competências das pessoas. Ao contrário, operava com classificações, com elementos binários: homem x mulher; adulto x criança/idoso; branco x indígenas/pretos/pardos; proprietário x despossuído; são x doente.

[5] Este tópico incorpora importantes passagens dos artigos "O direito sob o marco da plurietnicidade/multiculturalidade" e "A Convenção n. 169 da OIT e o direito à consulta prévia, livre e informada" da Subprocuradora-Geral da República aposentada Deborah Macedo Duprat de Britto Pereira.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

Ao primeiro elemento dessas equações, imprimia-se um valor positivo; ao segundo, negativo. A incapacidade relativa da mulher e a tutela dos índios são alguns dos emblemas desse modelo. Assim, o sujeito de direito, aparentemente abstrato e intercambiável, tinha, na verdade, cara: era masculino, adulto, branco, proprietário e são. Os vários movimentos reivindicatórios (feministas, negro, LGBTQIA+), revelam a face hegemônica do Direito e se põem em luta para alterá-lo.

O quadro atual, resultado de todo esse processo, é de um Direito que, de um lado, abandona a visão atomista do indivíduo e o reconhece como portador de identidades complexas e multifacetadas. De outro, recupera o espaço comum onde são vividas as suas relações definitórias mais importantes.

A Constituição de 1988 passa a falar não só em direitos coletivos, mas também em espaços de pertencimento, em territórios, com configuração em tudo distinta da propriedade privada. Esta, de natureza individual, com o viés da apropriação econômica. Aqueles, como locus étnico e cultural. O seu art. 216, ainda que não explicitamente, descreve-os como espaços onde os diversos grupos formadores da sociedade nacional têm modos próprios de expressão e de criar, fazer e viver (incisos I e II).

É interessante observar, neste ponto, a identidade entre a formulação constitucional e a de Ludwig Wittgenstein. Este defende que o significado de uma palavra decorre do uso de que dela se faz e que os jogos de linguagem e as formas de vida são extremamente variados. Daí por que a linguagem é convencional e diferente nas distintas culturas. Diz ele: "Na linguagem os homens estão de acordo. Não é um acordo sobre as opiniões, mas sobre o modo de vida. Para uma compreensão por meio da linguagem, é preciso não apenas um acordo sobre as definições, mas (por estranho que pareça) um acordo sobre os juízos."[6]

A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho disciplina nova relação entre Estado e os povos indígenas e comunidades tradicionais. Essa circunstância é facilmente identificada se confrontada com o texto normativo que lhe é anterior e que é por ela expressamente revogado: a Convenção n. 107 da mesma OIT. Enquanto esse último documento consignava como propósito a assimilação de minorias étnicas à sociedade nacional, o presente,

[6] WITTGENSTEIN, Ludwig. ***Investigationes filosóficas***. México: UNAM, 1988, p. 94.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

já em seu preâmbulo, evidencia a ruptura com o modelo anterior. Está expresso em seu texto:

> Considerando que a evolução do direito internacional desde 1957 e as mudanças sobrevindas na situação dos povos indígenas e tribais em todas as regiões do mundo fazem com que seja aconselhável adotar novas normas internacionais nesse assunto, a fim de se eliminar a orientação para a assimilação das normas anteriores;
>
> Reconhecendo as aspirações desses povos a assumir o controle de suas próprias instituições e formas de vida e seu desenvolvimento econômico, e manter e fortalecer suas identidades, línguas, religiões, dentro do âmbito dos Estados onde moram [...].

A base da Convenção é a universalidade dos direitos humanos: os povos indígenas e tribais deverão gozar plenamente dos direitos humanos e liberdades fundamentais, sem obstáculos nem discriminação. A vulnerabilidade histórica dos povos indígenas, submetidos a práticas coloniais brutais, fez com que a Convenção exigisse que o Estado adote as medidas especiais que sejam necessárias para salvaguardar as pessoas, as instituições, os bens, as culturas e o meio ambiente dos povos interessados.

Tais medidas especiais não deverão ser contrárias aos desejos dos próprios povos interessados. Por isso, os Estados devem proteger os valores e práticas sociais, culturais, religiosas e espirituais próprios dos povos indígenas, sempre com a participação e consulta aos povos interessados.

A lógica que permeia a consulta é a do *empoderamento dos povos indígenas*, em nome da igualdade. As medidas não podem ser de cunho paternalista, e os indígenas têm o direito de escolher suas próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento, conforme ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, quando possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural[7]. A Convenção assevera:

> Artigo 6 o
>
> 1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:

[7] RAMOS, André de Carvalho. ***Curso de Direitos Humanos***. 7. ed. São Paulo : Saraiva Educação, 2020, p. 431.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

> 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.

A consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais interessadas deve ser prévia, informada (de boa-fé) e dialógica (tendente a chegar a um acordo ou consentimento sobre a medida proposta).

Ela é prévia porque, antes de iniciado o processo decisório, as partes dialogam e podem revisar suas posições iniciais. Traz, assim, a possibilidade de revisão do projeto inicial ou sua não realização, e antecede quaisquer medidas administrativas ou legislativas com potencialidade de afetar diretamente os povos indígenas e tradicionais.

Nas medidas que se desdobram em vários atos, como ocorre, por exemplo, no procedimento de licenciamento ambiental, a consulta prévia deve ser renovada a cada geração de novas informações, especialmente aquelas relativas a impactos a serem suportados pelos grupos:

> O consentimento inicial para a obra se dá com base nos poucos dados disponíveis. Uma vez realizado o estudo de impacto ambiental e adicionadas outras tantas informações, a consulta tem que ser renovada, e, mais uma vez, iniciado o processo dialógico tendente ao acordo. Esse é um imperativo que decorre, primeiro, dos próprios vetores da consulta

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

> (especialmente, nesse ponto, o seu caráter de boa-fé), e, segundo, da natureza do estudo de impacto ambiental. Esse estudo, nos termos do art. 6º da Resolução CONAMA n. 001/1986, deve fazer: (a) o diagnóstico da área de influência do projeto sob três perspectivas – meios físico, biótico e socioeconômico, e as interações entre eles; (b) a análise dos impactos ambientais do projeto e suas alternativas; (c) a definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos. É o conjunto dessas informações que habilitará os grupos impactados a decidirem pela realização ou não da obra, ou pela adoção de projeto alternativo. Não seria razoável conclusão no sentido de que aquela primeira adesão, feita com base em informações um tanto quanto precárias, pela ausência dos estudos cabíveis, esgotasse o processo de consulta da Convenção n. 169. Portanto, é imperativo considerar que a consulta é de natureza procedimental sempre que a medida projetada assim se apresentar e se renovar a cada fase do procedimento que agregar novas informações sobre impactos a serem suportados pelos grupos diretamente atingidos, bem como sobre as medidas tendentes a mitigá-los e compensá-los.
> A consulta também pressupõe que nenhuma, absolutamente nenhuma, fase da obra se inicie antes que estejam disponíveis todos os dados técnicos acima referidos, que permitam aos grupos se posicionarem nesse processo dialógico.

Não mais se concebe, tal como se deu em passado bastante recente, que os benefícios do chamado desenvolvimento sejam auferidos por alguns grupos privilegiados[8], e os seus efeitos perversos, suportados pelos demais. Daí porque a consulta é um processo ético, de natureza argumentativa, em que as partes se relacionam com igual respeito e consideração.

3. Os impactos socioculturais e ambientais relacionados à construção da estrada e à reclassificação do Parque Nacional da Serra do Divisor

O Decreto Federal n. 97.839, de 16 de junho de 1989, criou o Parque Nacional da Serra do Divisor - PNSD, no estado do Acre, com o objetivo de proteger e preservar amostra dos ecossistemas existentes nesta região, assegurar a preservação de seus recursos naturais, proporcionar oportunidades controladas para uso pelo público, educação e pesquisa científica.

O PNSD divide as águas da bacia hidrográfica do Médio Vale do Rio Ucayali, na porção peruana, e do Alto Vale do Rio Juruá, no Brasil. É o quarto maior parque do Brasil, com área

[8] No caso, o grupo privilegiado e beneficiado é bem delimitado: https://www.wwf.org.br/informacoes/noticias_meio_ambiente_e_natureza/?76402/Senador-tenta-passar-boiada-no-Acre

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

aproximada de 837 mil hectares, e se estende pelos municípios de Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Marechal Thaumaturgo, Porto Walter e Rodrigues Alves. É considerado o local de maior biodiversidade da Amazônia e um dos maiores do planeta, e abriga, segundo estudos científicos, espécies ainda desconhecidas pela humanidade.

Em dezembro de 2019, 16 pesquisadores em biodiversidade, de diferentes instituições brasileiras, realizaram expedição científica no PNSD e constataram que no local vivem mais de 1,2 mil espécies conhecidas (várias delas ameaçadas de extinção) e, provavelmente, outras ainda não descobertas pelos cientistas. A região é a mais rica em espécies de primatas de toda a Amazônia brasileira e tem uma importância crucial por ser a única unidade de proteção integral que está na região andina. Além disso, é o parque que possui a maior listagem de aves, com uma espécie que é encontrada somente na Serra do Divisor, conhecida como choca-do-acre.[9]

Segundo o biólogo Tomaz de Melo, existem mais de 500 aves documentadas na área do parque e cinco novas espécies foram descobertas no fim do ano passado. A presença de espécies endêmicas ocorre em razão de ser um local de montanha na Amazônia, que pode ser considerada uma área de evolução.[10]

O Parque Nacional da Serra do Divisor também abriga cerca de 350 famílias, que vivem basicamente da agricultura e criação de subsistência. Além disso, no lado brasileiro vivem os povos indígenas Nukini e Nawa, e no lado peruano os Shipibo-Konibo e Isconahuas. Nos dois lados da fronteira existem, ainda, grupos indígenas em isolamento voluntário.

A rodovia de interligação com o Peru tem como principal articulador o senador Márcio Bittar, também idealizador do Projeto de Lei nº 6.024/2019, de autoria da deputada federal Mara Rocha, o qual transforma o Parque Nacional da Serra do Divisor em Área de Proteção Ambiental (APA), cujas regras de preservação são bem mais flexíveis do que a categoria parque, que são unidades de conservação de proteção integral.[11]

[9] Disponível em: https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2020/06/expedicao-cientifica-registra-fauna-de-uma-das-regioes-mais-biodiversas-da?gallery=51895&image=IMG_2132

[10] Disponível em: https://amazonia.org.br/2020/03/considerada-ave-rara-choca-do-acre-so-pode-ser-vista-no-parque-da-serra-do-divisor/

[11] Registra-se a existência de abaixo-assinado que solicita o arquivamento do projeto que já conta com mais de 85 mil assinaturas, disponível em https://www.change.org/p/todos-pela-serra-do-divisor?

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

Uma das justificativas do projeto é que: "O Parque Nacional da Serra do Divisor é área importante para o Estado do Acre, pois é a única região do estado que possui rochas que podem ser extraídas e utilizadas na construção civil, de maneira a fomentar o desenvolvimento econômico do estado e baratear as obras públicas que o povo do estado tanto necessita".

Essa justificativa não se sustenta, seja porque as rochas utilizadas na construção civil provêm – há décadas! - de outras fontes que não o PNSD, seja porque a proibição de retrocesso ambiental impede que a própria natureza de unidade de conservação de proteção integral seja reclassificada com essa justificativa.

A epígrafe de José Saramago em "Ensaio sobre a cegueira" é emblemática: "Se podes olhar, vê. Se podes ver, repara."

De resto, o verdadeiro interesse em rebaixar a Serra do Divisor para APA é a de explorar as suas riquezas da superfície e subterrâneas, incluindo o gás de xisto.[12]

Quanto à exploração de gás de xisto, convém transcrever parte da decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 0001849-35.2015.4.01.3001 pela Justiça Federal de Cruzeiro do Sul (AC):

> Tudo leva a crer, então, que a exploração em tela, caso autorizada, causará impacto catastrófico na região, acelerando violentamente o processo de desmatamento da floresta amazônica no Acre – cuja preservação não é só de grande relevância para a população local ou brasileira, mas sim para todo o planeta, devido aos efeitos transfronteiriços dos danos ambientais.
>
> A própria lógica da prática do *fracking* permite que se chegue a conclusão de que, se levada a efeito, resultará em maciça destruição de recursos naturais utilizados para a subsistência indígena, bem como na possibilidade de disseminação de doença aos silvícolas pelo contato destes com não índios, trabalhadores da produção do gás. Enfim, a saúde, paz e segurança das comunidades indígenas, bem como o interesse coletivo da preservação da qualidade ambiental da região,

recruiter=1036772327&utm_source=share_petition&utm_medium=abi_gmail&utm_campaign=address_book&utm_term=address_book&recruited_by_id=97a34ba0-4089-11ea-ac40-5391b4da5139

[12] Disponível em: http://www.fabiopontes.net/2020/09/a-rodovia-da-destruicao-mais-uma.html

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

> cederia aos interesses puramente econômicos, violando frontalmente o disposto no art. 170, VI, art. 225, *caput*, art. 5º, *caput*, e art. 196, todos da CF. O princípio da dignidade humana seria flagrantemente vilipendiado.

Em entrevista ao jornalista Fábio Pontes, o secretário-geral da organização não-governamental acreana S.O.S Amazônia, Miguel Scarcello, afirmou que o rebaixamento de classificação do parque, juntamente com a construção da estrada, representam uma grave ameaça para a sobrevivência da fauna, da flora e das centenas de famílias tradicionais que vivem na região e no entorno[13]. O secretário afirmou, ainda:

> Transformar para a categoria de APA é um crime enorme, porque APA é uma categoria que não protege nada, só releva que a área tem que ser protegida, mas não tem impedimento de nada. (...) Os nativos de lá vão ser atropelados porque há um interesse fundiário enorme. Vão transformar aquelas colônias, aqueles locais de moradia das famílias tradicionais, em negócios. Não tem regulamento nenhum. Já é complicado com as regras de um parque, imagina sem. Para mim vai ser uma destruição insana da natureza da maior diversidade biológica do estado, da única cadeia de montanhas da região. Vai ser uma perda lastimável que pode enfraquecer o controle ambiental e colocar em risco as principais cabeceiras de rios do Acre.
>
> (...)
>
> Uma situação mais calamitosa ainda se for feita uma estrada da maneira como é feita no território nacional. Vai ser uma esculhambação total. Não vai ter controle de nada. A expansão das margens de desmatamento vai ocorrer de maneira intensa. Se hoje o órgão ambiental [ICMBio] não tem controle, imagine com uma estrada. Isso eu digo dentro do parque, agora imagine fora do parque, nas obras que vão ser feitas no entorno. Vai ser pura especulação fundiária. Isso vai servir para facilitar a invasão de terras públicas. O que de fato deveria acontecer é o parque funcionar, o turismo acontecer para aquelas famílias que estão lá. O correto era fazer empreendimentos de negócios para receber os visitantes, hospedar, guiar, transportar, orientar os pesquisadores, os observadores de pássaros. Essas pessoas [os moradores] é que deveriam se beneficiar com isso. Permitiria que pudessem permanecer no parque. Vai ser um crime transformar em APA, e fazer a estrada, pior ainda. Mesmo que [a rodovia] não corte a cadeia de montanhas, vai cortar toda a área vizinha, ao redor da cadeia de montanhas, um terreno em declive, vai ser situação bastante difícil de controlar. Se tiver que ser feita, que se faça com rigor que tem que ser feito. Mas a intenção que se percebe é que é obra para ontem, de qualquer maneira. Pelas falas

[13] Disponível em: <https://sosamazonia.org.br/tpost/okfgd11531-impactos-do-pl-6024-no-vale-do-juru>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

> que se ouve do senador [Márcio Bittar] ele pouco se preocupa com isso; quer as coisas rápidas, uma situação de muito risco, atitude irresponsável e leviana. Um processo sem o controle da sociedade civil. A sociedade não foi ouvida, apenas a classe empresarial. Isso é muito grave. Não dá para se esperar nada de positivo no sentido de conservar e para trazer benefícios às famílias locais. O jeito é torcer para que haja reação internacional contra isso, porque o horizonte é muito preocupante.

Além das populações indígenas que vivem no Parque Nacional da Serra do Divisor, a estrada poderá afetar o povo Puyanawa, pois irá atravessar a 5 km de suas terras. Em visita do Ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, realizada no dia 27/06/2019 nesta terra indígena, a liderança José Luís Puyanawa manifestou preocupação com invasões e desmatamentos ilegais com a abertura da estrada.[14]

Em conversa informal com a Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento Carina Catiana Foppa, que já foi perita do MPF/SC, tive conhecimento de estudos que indicam que as estradas produzem uma arquitetura de "espinha de peixe", com a abertura de ramais ou de estradas alimentadoras, geralmente clandestinos, que intensificam o processo de ocupação para o interior da floresta e são grandes vetores do desmatamento na região[15].

O efeito "espinha de peixe" caracteriza-se por serem realizados cortes transversais ao eixo da estrada principal, permeando a floresta adjacente com uma malha de entradas paralelas, que apresentam uma extensão tipicamente superior a 10 km e, em alguns casos, podem chegar a 50 km. Alguns estudos reforçam também que este efeito de "espinha de peixe" produzem aumento progressivo de pressão em Áreas Protegidas[16]. Veja-se uma imagem ilustrativa:

[14] Disponível em: https://agencia.ac.gov.br/ao-ministro-do-meio-ambiente-indigena-desabafa-nunca-fomos-preguicosos-ou-violentos/
[15] Disponível em: https://daac.ornl.gov/LBA/lbaconferencia/amazonia_global_change/7_Impactos_Estradas_Pfaff.pdf
[16] Disponível em: https://www.alice.cnptia.embrapa.br/alice/bitstream/doc/1009661/1/Flonap243.pdf

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

Com as aberturas, o manto florestal que restringe a perda da umidade da vegetação fica comprometido e resulta em maior aquecimento e faz com que a mata atinja o estresse hídrico mais facilmente. A floresta passa a ser mais susceptível ao dessecamento, o que aumenta significativamente a sua propensão à queima, seja por ignição natural, seja por interferência humana.

Na Amazônia, nas áreas marcadas por alterações antrópicas (desmatamentos) prevalecem atividades econômicas como agropecuária e extrativismo (principalmente de madeira e ouro), que estão diretamente ligadas ao uso do fogo. A agropecuária em pequena, média ou grande escala faz uso do fogo para a abertura de áreas para o plantio, formação e renovação de pastagem, assim como para limpeza das áreas (pós-colheita). O setor madeireiro, apesar de não fazer uso do fogo quando da retirada das árvores, também contribui significativamente para determinar a vulnerabilidade de uma área ao fogo, já que cada área desmatada abre um caminho em potencial para a sua propagação, pois provoca o desaparecimento da floresta primária, obstáculo natural às queimadas.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

De acordo com matéria publicada no site Info Amazônia[17], o valor da obra de construção da estrada é de **R$ 432 milhões** e prevê a abertura e o asfaltamento de 120 km de extensão, pelo lado brasileiro. Sua função declarada é a exportação de grãos do Brasil para a China, via Oceano Pacífico. No entanto, a viabilidade econômica da rota e sua competitividade não estão definidas.

Para o secretário-geral da SOS Amazônia em Rio Branco, Miguel Scarcello, o trecho da BR sobre a Serra do Divisor pode causar ocupação desordenada, efeitos sobre a biodiversidade e impactos ambientais irreversíveis, com desequilíbrio em um raio de 100 metros do traçado da rodovia em razão da infiltração de pessoas na área por meio da abertura de ramais perpendiculares à estrada (efeito "espinha de peixe").

Miguel Scarcello afirmou, ainda, que: "Eu não vejo nenhum aceno do tipo 'nós vamos fazer uma estrada verdadeiramente sustentável'. Só se fala que vai trazer desenvolvimento. Mas o aspecto financeiro é incerto. O que vamos mandar pra lá e o que vem pra cá? Ainda não vi um estudo de viabilidade econômica. Isso tem que ser mostrado. A perspectiva que se acena é de uma situação de pouca precaução para conservação".

Assim, são evidentes os impactos ambientais irreversíveis que a obra poderá causar, como a destruição de nichos ecológicos, a devastação de florestas e solos, a diminuição das espécies animais e vegetais, a contaminação de rios e córregos, o desequilíbrio do ecossistema e o extermínio dos modos de vida dos indígenas brasileiros e peruanos.

Arrisca-se a dizer que este será o maior impacto ambiental e sociocultural que o Acre já sofreu nas últimas décadas!

O asfaltamento poderá causar, ainda, diversos impactos sociais às comunidades tradicionais que vivem na região, como a violência, a prostituição, o alcoolismo, o surgimento de novas endemias, a restrição das áreas de caça e os conflitos com madeireiros, garimpeiros e narcotraficantes, o que poderá levar à desestruturação de sua organização social, econômica,

[17] Disponível em: https://infoamazonia.org/pt/2020/10/portugues-serra-do-divisor-ve-aumento-de-pressoes-com-promessa-de-estrada-e-de-extincao-de-parque/#!/map=51549&story=post-60642&loc=-8.024768399999974,-73.61604690000001,7

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

cultural e política.

Além disso, a Estrada do Pacífico (*Carretera Interoceânica*) **já liga** o estado do Acre ao Pacífico pela rota Rio Branco, Assis Brasil, Puerto Maldonado, Cusco, Arequipa e as cidades portuárias de Illo e Matarani. Assim, a construção de uma segunda rodovia com essa intenção não tem nenhuma justificativa técnica ou econômica, principalmente pelo alto custo da obra e dos diversos impactos ambientais e sociais que irá provocar.

4. A importância da proteção aos índios isolados que vivem na região do PNSD

A denominação "índios isolados" se refere aos grupos indígenas que resistiram ao contato e optaram por não estabelecer relações com a sociedade.

Essa decisão pelo isolamento pode ser resultado dos efeitos negativos às comunidades indígenas ocasionados pelo contato, "como infecções, doenças, epidemias e morte, atos de violência física, espoliação de seus recursos naturais ou eventos que tornam vulneráveis seus territórios, ameaçando suas vidas, seus direitos e sua continuidade histórica como grupos culturalmente diferenciados".[18]

A Constituição Federal reconhece a organização social, os hábitos, os costumes, as tradições e as diferenças culturais dos povos indígenas, assegurando-lhes o direito de manter sua cultura, identidade e modo de ser, e impõe dever do Estado brasileiro em protegê-los (art. 231, caput). Além disso, determina que o Ministério Público deve *defender* judicialmente os direitos e interesses das populações indígenas (art. 129, inciso V, da CRFB).

Além do MP, a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) é, no plano executivo, o órgão indigenista oficial do Estado brasileiro e tem a missão institucional de proteger e promover os direitos dos povos indígenas. Uma das suas atribuições mais relevantes é a de coordenar e implementar as políticas de proteção aos grupos indígenas em isolamento voluntário e de recente contato, tendo em vista os nefastos riscos do contato para esses grupos, principalmente a incidência de epidemias e mortes.

[18] Disponível em: https://www.gov.br/funai/pt-br/atuacao/povos-indigenas/povos-indigenas-isolados-e-de-recente-contato

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

Compete à FUNAI, através da Coordenação Geral de Índios Isolados e Recém Contatados (GIIRC) e por meio das Frentes de Proteção Etnoambiental (unidades descentralizadas especializadas na proteção dos povos indígenas isolados e de recente contato), garantir aos povos isolados o pleno exercício de sua liberdade e das suas atividades tradicionais sem a necessária obrigatoriedade de contatá-los (art. 2º, inciso II, "d", Decreto nº 9.010/2017).

Além disso, a Portaria nº 281/PRES/FUNAI, de 20/04/2000[19] estabelece importantes diretrizes no contexto da proteção aos povos indígenas isolados:

(i) promover ações sistemáticas de campo destinadas a localizar geograficamente e obter informações sobre índios isolados;

(ii) promover a regularização e proteção das terras habitadas por índios isolados, incluídos todos os recursos naturais nelas existentes, como a fauna, flora e mananciais;

(iii) assegurar atenção prioritária e especial à saúde dos índios isolados, devido à sua situação de particular vulnerabilidade;

(iv) assegurar a proteção e preservação da cultura dos índios isolados, em suas diversas formas de manifestação;

(v) proibir, no interior da área habitada por índios isolados, toda e qualquer atividade econômica e comercial.

Atualmente existem cerca de 114 registros da presença de índios isolados na Amazônia Legal, os quais podem ser de: (1) "grupos indígenas isolados", com os quais a Funai desenvolveu trabalhos sistemáticos de localização geográfica, que permitem comprovar sua existência e obter maiores informações sobre seu território e suas características socioculturais; (2) "referências de índios isolados", que são os registros onde há fortes evidências da existência de

[19] Disponível em: http://www.funai.gov.br/arquivos/conteudo/cogedi/pdf/Livros/Coletanea-da-Legislacao-Indigenista-Brasileira-2008/cap8-Organizacao-da-Uniao.pdf

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

determinado grupo indígena isolado, devidamente inseridos e qualificados no banco de dados; e (3) "informações de índios isolados", que são as informações sobre a existência de índios isolados devidamente registradas na Funai mas que ainda não receberam um estudo de qualificação.[20]

Sobre os índios isolados que vivem no interior do Parque Nacional da Serra do Divisor, conforme documento anexo encaminhado pela Frente de Proteção Etnoambiental Envira - FPEEnv, estão referenciados sob a denominação de "Isolados do igarapé Tapada", com localização próxima à Terra Indígena Nawa.

Segundo relatos colhidos junto ao povo Nawa, os isolados foram situados em diferentes lugares, como, por exemplo, no igarapé Tapada, na cabeceira do Novo Recreio e do rio Azul, no igarapé Jordão com o rio Azul, na cabeceira do igarapé Água Preta com o Boa Vista, entre outros.

Os indígenas Nawa relatam sopros e assobios, sons de macaco e de pássaros, batidas em sapopema etc. Afirmam que os isolados mexem ou levam utensílios deixados nos tapiris, coletam pupunhas em capoeiras e pegam milho das roças. Reforçam, ainda, que eles andam pela região, pois há alguns anos encontraram uma capoeira nos igarapés Novo Recreio e Zulmira, além de outra capoeira no igarapé Preto. Encontraram também um capoeirão novo, um em cada lado do igarapé Água Branca, afluente do Novo Recreio.

Em junho de 2013, foi realizada a primeira viagem de uma equipe da FPE Envira na região, com o objetivo de qualificar as informações sobre a presença de índios isolados nas proximidades das aldeias da TI Nawa e realizar diagnóstico da região para embasar a continuidade dos trabalhos. Na ocasião, foram coletadas informações e concluiu-se pela existência de fortes indícios da presença de índios isolados na região da Serra do Divisor.

Considerando, portanto, o alto grau de vulnerabilidade a que estão expostos, caso se concretizem a reclassificação do Parque Nacional e a construção da estrada, as vidas dos índios

[20] Disponível em: https://www.gov.br/funai/pt-br/atuacao/povos-indigenas/povos-indigenas-isolados-e-de-recente-contato

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

isolados que habitam a região poderão ser substancialmente afetadas.

5. Posicionamento do povo indígena Nawa e Shipibo

A regularização da terra Indígena do Povo Nawa, que vive no PNSD, tramita na Justiça Federal há quase 20 anos (ACP n. 1998.30.00.002586-0, da 1ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Acre). Desde então, a luta fundiária é uma constante na vida do grupo e pauta principal de suas lideranças.

Consta, em anexo, documento elaborado em 14/02/2020 pelo Povo Nawa, no qual repudiam o Projeto de Lei nº 6.024 e a flexibilização da ocupação do parque para exploração e implementação de projetos econômicos. Afirmam que consideram preocupante a extinção do parque pelos seguintes motivos:

(i) permitirá a abertura de novas estradas, com o aumento de índices de desmatamento, grilagem e loteamento de terras, e afetará a maior biodiversidade de aves, anfíbios e mamíferos pela qual o Acre é reconhecido;

(ii) aumentará os impactos sociais, com exploração sexual, disseminação de drogas e DST's, como já aconteceu em Belo Monte (PA) e com a Transposição do São Francisco, no Nordeste;

(iii) acentuará, a partir da permissão de ocupação humana, conflitos de recursos e contaminação de rios e recursos pesqueiros, principalmente os afluentes dos rios da Bacia do Juruá, dos quais as populações nativas retiram sustento e mantém-se em equilíbrio com o ecossistema; e

(iv) tensionará as populações nativas com a possibilidade de invasões de Terras Indígenas, acarretando conflitos ambientais.

No lado peruano do Parque Nacional da Serra do Divisor, conforme já afirmado, vivem os povos indígenas Shipibo-Konibo e Isconahuas, além dos grupos isolados.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

O Coshikox - Consejo Shipibo Konibo Xetebo, em sua página da rede social Facebook, postou, no dia 05 de outubro, o seguinte pronunciamento[21], já traduzido:

> O povo Shipibo rejeita os planos para a construção da auto-estrada Pucallpa-Cruzeiro do Sul, Brasil
>
> Por esse meio, Coshikox, o Conselho do Povo Shipibo-Konibo-Xetebo pronuncia-se em termos inequívocos em oposição a qualquer acordo que preveja a construção de uma conexão rodoviária entre Pucallpa, Peru e Cruzeiro do Sul, Brasil.
>
> As recentes declarações do presidente Bolsonaro sobre isso confirmam mais uma vez o seu total desrespeito aos direitos ambientais e territoriais dos povos indígenas. Não podemos expressar nada além de repúdio para com qualquer um dos nossos representantes no Peru que possa até mesmo considerar de abraçar este projeto sem vergonha.
>
> A única ideia de cruzar o Parque Nacional Serra do Divisor com a construção de uma estrada, mostra as mentiras que estão por trás dos grandes projetos de conservação. Na verdade, muitas vezes restringem-se as liberdades dos povos indígenas; as terras ancestrais indígenas são confiscadas em nome da proteção da natureza só para depois cobrir crimes ambientais.
>
> A área de interesse deste projeto destruidor inclui não somente territórios intitulados às comunidades Shipibo-Konibo-Xetebo ainda de muitos outros povos indígenas, incluindo grupos em isolamento voluntário.
>
> Consideramos isto mais um ataque que se soma à enorme violência a que temos que resistir nas nossas terras, que já inclui megaprojetos como hidrovia Amazônica, lotes petroleiros, monoculturas de palma azeitera, invasões pelos colonos, mineração ilegal, o cultivo de folha de coca para tráfico de drogas e o desmatamento indiscriminado que antecipou todos esses e os além disso. Não se trata simplesmente de defender um dos ecossistemas mais ricos do planeta, mas também da nossa verdadeira sobrevivência cultural.
>
> Este é um apelo à ação para todos os nossos concidadãos peruanos que se dão conta da preciosidade das nossas diferentes culturas vivas como também para a comunidade internacional e para todos os seus organismos de vigilância. Em nome da vida e da biodiversidade, em nome do futuro, junte-se à nossa resistência.

[21] Disponível em: https://www.facebook.com/coshikox.coshikox.1

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

A estrada Pucallpa-Cruzeiro do Sul NÃO VAI!

6. Posicionamento dos povos indígenas do Vale do Juruá

De 10 a 14 de dezembro de 2017, representantes dos Povos Indígenas do Vale do Juruá (Apolima-Arara, Ashaninka, Huni Kuin, Jaminawa, Jaminawa-Arara, Kuntanawa, Nawa, Noke Koi, Nukini, Puyanawa, Shanenawa e Yawanawá) se reuniram na Terra Indígena Poyanawa, no Município de Mâncio Lima, e realizaram a 1ª Conferência das Organizações Regionais Indígenas, na qual deliberaram sobre a política do movimento indígena regional, as políticas públicas e os projetos futuros de suas comunidades.

Na ocasião, foi elaborada a Carta da 1ª Conferência das Organizações Regionais Indígenas (em anexo), a qual contêm diversas reivindicações, entre elas a de que o governo cumpra as recomendações da Convenção 169 da OIT e da Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas, e realize consulta prévia quando políticas públicas, programas e obras de infraestrutura e desenvolvimento regional possam afetar seus territórios e modos de vida. Nesse item, quanto ao Vale do Juruá, consignaram sua preocupação "com planos anunciados de construção de estradas e ferrovia binacionais, de prospecção de petróleo e gás e de exploração mineral".

7. O planejamento da obra e o licenciamento ambiental

A Convenção 169 da OIT prevê que a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais deve ser prévia, a fim de que as partes possam dialogar, revisar seus posicionamentos e decidir pela realização ou não da obra. No entanto, apesar da notícia de que a licitação da obra terá início em dezembro, não consta que essas comunidades tenham sido consultadas. **O tempo urge!**

Impedir a participação dos indígenas no planejamento da estrada pode provocar o subdimensionamento dos custos socioambientais e camuflar possível inviabilidade ambiental, e também financeira, do projeto.

Deve-se levar em conta os potenciais impactos que a obra poderá causar, que incluem

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

invasões das terras indígenas, aumento do desmatamento, evasão das aldeias para centros urbanos e até o incremento do alcoolismo entre jovens indígenas.

Assim, não se pode excluir a participação das comunidades tradicionais afetadas da fase de análise sobre a viabilidade de uma grande obra, como esta. Tal exclusão é inconstitucional, inconvencional e ilegal, pois a análise desses aspectos sociais pode justamente inviabilizar a execução do projeto e acarretar grandes prejuízos financeiros futuramente. Os resultados de estudos e da consulta prévia às comunidades devem ser considerados como critérios fundamentais (*ao lado dos critérios de engenharia e econômicos*) para a concessão e execução de um projeto de tal magnitude, sendo ilegal postergá-los para as fases seguintes, sob pena de se atestar a viabilidade de um empreendimento inviável social, econômico e ambientalmente.

Portanto, enquanto essas comunidades não forem consultadas sobre o empreendimento, não se pode dar início ao licenciamento ambiental ou à licitação relacionada à construção da estrada.

Com relação ao licenciamento ambiental, conforme já mencionado, o Instituto de Meio Ambiente do Acre (IMAC) noticiou que será de sua responsabilidade, haja vista a delegação da competência pelo IBAMA.

Acontece que a Lei Complementar n. 140, de 08 de dezembro de 2011, afirma ser de competência da União a realização de licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades: (I) desenvolvidos conjuntamente no Brasil e em país limítrofe; (ii) desenvolvidos em terras indígenas; (iii) desenvolvidos em unidades de conservação instituídas pela União (art. 7º, XIV, alíneas “a”, “c” e “d”).

O artigo 5º da LC 140/2011 prevê a possibilidade de delegação do licenciamento, mediante convênio, “desde que o ente destinatário da delegação disponha de órgão ambiental capacitado a executar as ações administrativas a serem delegadas e de conselho de meio ambiente”. Em seu parágrafo único, consta que se considera órgão ambiental capacitado “aquele que possui técnicos próprios ou em consórcio, devidamente habilitados e em número compatível com a demanda das ações administrativas a serem delegadas”.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

No entanto, considerando que o empreendimento em questão é de grande porte e abrange país limítrofe, terras indígenas e unidade de conservação, não se justifica a delegação do licenciamento ambiental ao órgão estadual, menos capacitado técnica e administrativamente.

Além disso, a execução do licenciamento ambiental pelo órgão federal proporciona maior imparcialidade na realização dos estudos de impacto ambiental e evita que interesses econômicos e políticos prevaleçam sobre o meio ambiente.

8. A determinação da aplicação da Convenção 169 da OIT pela Justiça Federal de Cruzeiro do Sul

Em 30/11/2015, a Justiça Federal de Cruzeiro do Sul deferiu a antecipação dos efeitos da tutela na Ação Civil Pública nº 0001849-35.2015.4.01.3001, ajuizada pelo MPF contra a União, o IBAMA, a Agência Nacional de Petróleo (ANP) e a Petrobras.

A ação foi ajuizada após a Petrobras ter arrematado lote na Bacia Sedimentar do Acre para exploração de gás de xisto, haja vista que a região é densamente povoada por comunidades indígenas e tradicionais mas não foi realizada sua consulta prévia.

Na decisão, o magistrado afirma que há que se levar em conta os estudos de renomadas fontes que sugerem vários tipos de prejuízos possíveis e prováveis para a população e para o meio ambiente nas regiões onde se aplica a modalidade de extração eleita para este tipo de atividade (*fracking*), tendo em vista que utiliza grandes quantidades de recursos hídricos e produz efluentes com características tóxicas.

Assim, foi determinada a suspensão de todas as atividades do processo de licitação referentes ao lote AC-T-8 enquanto não fosse realizada a Avaliação Ambiental da Área Sedimentar (AAAS), prevista na Portaria Interministerial nº 198/2012, do Ministério de Minas e Energia, e enquanto não for realizada consulta prévia, formal, livre e informada, nos termos da Convenção nº 169 da OIT, aos povos indígenas e tradicionais, direta ou indiretamente afetados

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

pelo empreendimento.

9. **Breve histórico sobre os impactos ambientais e socioculturais das rodovias federais sobre os povos indígenas**

A abertura de estradas/rodovias é resultante dos maiores impactos socioambientais sobre populações indígenas já registrados na história recente do Brasil.

Tais impactos se iniciam ainda **durante** as obras de engenharia – desmatamentos de amplas áreas florestais, deslocamento de terras, aterramento, alteração de cursos hídricos e construção de barragens e pontes, contatos com populações em isolamento voluntário, difusão de epidemias; e **após o término** das obras, porque a situação se agrava com o uso e trânsito das rodovias, registros de atropelamentos, invasões de território tradicional, caça e pesca predatórios, loteamentos e apossamento de terras ilegais; sem falar da pressão de determinados setores pela abertura de ramais e estradas vicinais no interior dos territórios, exploração de recursos naturais e arrendamentos ilegais etc.

Na Amazônia brasileira, a história registra exemplos trágicos da devastação ambiental e dos impactos socioculturais sobre os povos indígenas, resultantes da abertura de estradas/rodovias como Belém-Brasília, Transamazônica e BR-364.

A construção da BR-364 (abertura de estradas e asfaltamento), por exemplo, impactou socialmente diversas etnias indígenas da área no entorno da estrada/rodovia: (1) **trecho Cuiabá/Porto Velho** afetou diretamente os povos Nambikwara, Paresi, Enaunê-Nauê, Zoró, Cinta Larga etc; (2) **trecho Porto Velho/Rio Branco** repercutiu gravemente sobre as dinâmicas do povo Kaxarari; (3) **trecho Rio Branco/Cruzeiro do Sul** alterou drasticamente os modos de vida do povo Katukina.

Para sistematizar a questão, faço referência a dois casos emblemáticos nos quais revelou-se fundamental a intervenção do Ministério Público Federal no Estado do Acre:

9.1 Repercussões da BR-364 (trecho Porto Velho - Rio Branco) sobre o povo Kaxarari

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

A BR-364 consiste numa rodovia diagonal do Brasil, que inicia em Limeira-SP em direção a divisa com Minas Gerais, depois passa por Goiás, Mato Grosso, Rondônia até alcançar o Estado do Acre, com fim no município de Mâncio Lima, no extremo oeste do país.

No trecho Porto Velho - Rio Branco, a pavimentação da BR-364 impactou de forma direta e *irreparável* o território Kaxarari, com o estabelecimento de problemas sociais e ambientais sentidos até os dias de hoje e que motivaram o MPF a pedir o embargo, na época, do asfaltamento do referido trecho da BR-364 pela ausência de EIA-RIMA.

A intervenção do MPF naquela região foi necessária para tentar barrar o desastroso impacto proveniente de ações ilegais da Construtora Mendes Júnior sobre os Kaxarari, objeto do processo n. 96.0002121-0, que tramitou na 3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Acre[22].

Na época, os procuradores da República denunciaram a empresa Mendes Júnior por conta dos danos causados ao meio ambiente e aos indígenas, que resultou em condenação pela Justiça Federal do Acre.

Neste processo ficou comprovado que a Construtora Mendes Júnior, criminosamente, invadiu parte do território dos Kaxarari e saqueou grande volume de "pedra-granito" (brita), sem consentimento regular de suas comunidades e sem autorização – exigida pela Constituição Federal – do Congresso Nacional (art. 49, XVI e 231, §3º, da CF); desmatou cerca de 10 hectares na área da pedreira (local onde existia antigo barreiro e refúgio de caça), construiu uma barreira e represou as nascentes do rio Azul, principal manancial de abastecimento dos índios, o que resultou na inundação de vasta extensão da floresta e com destruição de madeiras de lei (seringueiras, castanheiras etc) da flora local.

A represa construída pela Construtora Mendes Júnior originou um grande lado de águas paradas, que se transformou em um criadouro de anofelinos, com a provocação de constantes epidemias de malária (*vivax efalcíperum*), hepatites (tipos A, B e C), infecções intestinais, inflamações nos órgãos internos e outras doenças entre os integrantes da população Kaxarari, o

[22] Disponível no site da PGR (6CCR): <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr6/documentos-e-publicacoes/docs/jurisprudencia-1/patrimonio-cultural/justica-federal/ACP_96.0002121-0-AC.pdf>

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

que resultou, nos dois anos seguintes a construção da obra, no óbito de 12 indígenas – inclusive dois caciques (Antônio Caibú e Artur César) – entre adultos e crianças nas aldeias Azul e Barrinha, localizadas ao longo do curso do rio Azul.

Consequentemente, a Construtora Mendes Júnior abriu um ramal de 40 km ligando a BR-364 à pedreira no interior do território Kaxarari, para o transporte de equipamentos e tráfego de máquinas e caminhões utilizados na retirada de pedra brita usada em vasta escala na pavimentação da rodovia e na construção do conjunto habitacional Manoel Julião no município de Rio Branco.

Ademais, o ramal construído para escoamento da brita acabou por possibilitar a invasão do território por madeireiros, o que resultou na exploração ilegal de madeiras de lei (cerejeira, cedro, mogno, cumaru, angelim, copaíba e castanheira).

Para efetivar a exploração da pedreira, situada na cabeceira do rio Azul, a Construtora Mendes Júnior chegou a explodir elevada quantidade de dinamite, o que repercutiu na caça (atividade fundamental para a sobrevivência da população Kaxarari), contaminou afluentes e principalmente o Rio Azul, de modo que parte da comunidade foi obrigada a migrar para as cabeceiras do igarapé Marmelinho, nas extremidades do território indígena.

No ano de 2003, o povo Kaxarari se resumia a 470 índios residentes numa área de 145 mil hectares, nas proximidades das Vilas Nova Califórnia e Extrema, nas divisas do Acre, Rondônia e Amazonas, onde trafegam por ramais que não oferecem condições de tráfego para escoar a sua produção e feitos reféns das manutenções precárias de latifundiários no entorno da terra indígena[23].

9.2 Repercussões da BR-364 (trecho Rio Branco - Cruzeiro do Sul) sobre o povo Katukina

O início das obras da BR-364 no Estado do Acre foi bastante turbulento, ainda na década de 1970, inclusive com a utilização de mão-de-obra indígena do povo Katukina, que, em consequência dessa dominação laboral, passou a se instalar às margens da rodovia com o

[23] Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Not%C3%Adcias?id=7401>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

estabelecimento da aldeia Campinas, localizada aproximadamente a 55 km do município de Cruzeiro do Sul no trecho que liga esta cidade à capital Rio Branco.

Edilene Coffaci de Lima, que atuou como antropóloga e pesquisou os impactos da BR-364 sobre as dinâmicas do povo Katukina desde 1991, registrou:

> "Até o início da década de 1980, a maior parte dos Katukina que permaneceram próximos ao rio Campinas não morava às margens da rodovia, mas no interior da mata, onde se localizavam as estradas de seringa em que trabalhavam. As margens da rodovia só eram frequentadas quando tinham de ir à cidade para atendimento médico ou para negociar seus produtos com o patrão que os empregavam. Entretanto, com a queda crescente do preço da borracha, pouco a pouco os Katukina começaram a transferir suas casas para as margens da rodovia, passando a se dedicar mais intensivamente ao plantio agrícola. Em meados da mesma década, iniciaram-se no Acre os processos de demarcação das terras indígenas. Os Katukina viram reconhecido o direito de ali permanecerem e romperam em definitivo os vínculos que os ligavam aos patrões seringalistas. A partir de então, a agricultura passou a ser a sua atividade econômica predominante, aproximando-os cada vez mais da rodovia.
>
> No começo de 1990, quase todos os Katukina tinham já construído suas casas próximas das margens da rodovia. É importante notar que o mesmo processo de aproximação com a via de transporte para o escoamento da produção ocorreu com os Katukina que permaneceram no rio Gregório. À medida que abandonavam a atividade extrativista e incrementavam a produção agrícola, concentravam-se cada vez mais às margens do rio"[24].

No ano de 1999, diante das notícias da retomada das obras de pavimentação da rodovia BR-364 – que atravessaria praticamente todo o Estado do Acre -, o procurador da República Osório Barbosa, por meio da Portaria n. 008, de 04 de fevereiro daquele ano, instaurou de ofício procedimento administrativo para apurar o impacto socioambiental da construção da rodovia na Terra Indígena Campinas, do povo Katukina, localizada no município de Cruzeiro do Sul (fl. 01/02 - Volume 1 - IC. n. 08101.000020/99-68).

Atualmente a TI Campinas, em toda sua extensão leste-oeste, é cortada integralmente pela BR-364 (Rio Branco – Cruzeiro do Sul). Às margens da rodovia, os Katukina ali residentes

[24] COFFACI DE LIMA, EDILENE. **Erros repetidos: A pavimentação da BR-364 e os Katukina, p. 204.** Disponível em <https://core.ac.uk/download/pdf/328055871.pdf>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

distribuem-se em cinco aldeias (Campinas, Varinawa, Samaúma, Masheya e Bananeira).

Para ilustrar o histórico sobre os impactos sociais da construção da rodovia BR-364 sobre o povo Katukina no município de Cruzeiro do Sul - Acre (Informação n. 47/2011), o analista pericial antropologia do MPF Marco Paulo Fróes Schettino fez o seguinte registro, nos autos do IC. n. 08101.000064/98-52 (anexo do IC n. 08101.000020/99-68, fls. 31/36):

> "Esse caso ilustra a relação que essas obras (Br-364) estabeleceram com os povos indígenas no Acre, gerando mudanças socioculturais observadas há pelo menos quatro décadas.
>
> Após a abertura dessa rodovia, observou-se um período de arrefecimento do processo de influência e pressão sobre as populações nativas, **ocasionado pela falta de manutenção e restrição de uso da mesma, adormecendo, por quase três décadas, seus impactos. A retomada da implantação dessa rodovia nas duas últimas décadas, ocorreu um contexto sócio-econômico diverso daquele observado na década de 70.**
>
> Comparado ao anterior, **o contexto contemporâneo é dotado de um dinamismo sócio-econômico muito mais intenso.** As obras propriamente ditas associaram-se agora aos fatores que efetivamente geram impactos sobre populações locais, aqueles relacionados à consolidação da rodovia enquanto vetor de expansão e penetração das fronteiras internas na região, incorporando-a a uma outra escala econômica e outra dinâmica social".

Relatos da época indicam que o Governo do Estado do Acre não mensurou as consequências da drástica alteração do ambiente sobre os povos originários[25]. Basta compulsar os autos do IC. n. 08101.000020/99-68 e é evidente que a União e o Estado do Acre desprezaram os impactos socioambientais da construção da estrada para as dinâmicas sociais e culturais dos indígenas e das populações da região. A ausência da implementação das compensações aos povos Katukina nas áreas afetadas pela BR-364 é o maior exemplo de descaso do Poder Público e persiste até os dias de hoje, ainda que passados 20 anos do asfaltamento da rodovia.

Em breve pesquisa em fonte aberta, são inúmeras as matérias, no decorrer das últimas

[25] COFFACI DE LIMA, EDILENE. **Erros repetidos: A pavimentação da BR-364 e os Katukina, p. 205.** Disponível em <https://core.ac.uk/download/pdf/328055871.pdf>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

décadas, em que se noticiam graves violências contra o povo Katukina dada a proximidade da rodovia BR-364 com o território indígena:

ANO	TÍTULO	RELATOS/SÍNTESE DA MATÉRIA
2005	A impunidade é a mãe da violência: os Katukina à margem da Br-364 (Jornal Rio Branco - versão impressa[26])	Homero Moro Martins (antropólogo): "A violência às margens da BR-364 é um problema que precisa, com urgência, ser resolvido. (...) A omissão das autoridades acreanas poderá gerar novas violências contra os Katukina. A impunidade é a mãe da violência" (Página 20).
2005	BR-364: quem duvidaria da tragédia?(Jornal Rio Branco - versão impressa[27])	*"Em 12 dezembro de 2004, o Papo "Índios Katukina denunciam agressões e ameaças de morte" tornou pública a violência sofrida por João Grosso (Rira) e Raimundo Macário (Kusti), dois Katukina moradores da TI Rio Gregório. Ao voltar para casa, após receberem suas aposentadoria sem Cruzeiro do Sul, acompanhados de uma mulher e crianças, os dois velhos, sem que houvesse qualquer desentendimento prévio, foram perseguidos por moradores das cercanias do rio Tauari.* *E João Grosso foi espancado com brutal violência às margens da BR-364. Apesar dos agressores terem sido identificados e do assunto ter sido retomado, em 8 de maio de 2005, alertando as autoridades para a necessidade de providências, nenhuma medida efetiva foi tomada*"(Página 20).
2013	Índios dizem que asfaltamento da BR-364 causou aumento da violência nas aldeias[28]	Cacique Fernando Katukina: "*Nós temos sofrido muito com os impactos ambientais, mas não podemos deixar de ver as coisas boas que a estrada trouxe como escoamento de nossa produção, a comunicação, energia elétrica, equipamentos tecnológicos. O lado ruim desta construção trouxe aumento da violência, invasões da TI, falta de caça e pesca, diminuição do valor da nossa cultura e prática dela, ou seja muitos problemas para o povo indígena, o que me parece algo que teremos que trabalhar e compreender por que estamos vivenciado isso. Hoje estamos avaliando essas situações para saber como nos defender e como trazer benefícios para nossos irmãos queridos aqui da terra indígena*".
2015	Índios Katukina fecham BR-364 em Cruzeiro do Sul e cobram moradias e saneamento[29]	Houve reivindicação dos povos indígenas pela entrega de casas, instalação de água e energia elétrica, saúde e incentivos para promover emprego e renda na comunidade.
2016	Katukina fecham rodovia no Acre contra mudanças na saúde indígena[30]	- Liderança Petrônio Katukina: "*Isso não é só nós, é todo o Brasil. O ministro quer acabar com a Sesai e esse decreto só vai nos prejudicar. A saúde é um direito nosso. É como se ainda hoje o índio*

[26] Disponível em: <http://cpiacre.org.br/wp-content/uploads/2020/03/PI_A-impunidade-e-a-mae-da-violencia-os-Katukina.pdf>.
[27] Disponível em: <http://cpiacre.org.br/wp-content/uploads/2020/03/PI_A-impunidade-e-a-mae-da-violencia-os-Katukina.pdf>.
[28] Disponível em: <https://www.ac24horas.com/2013/12/18/indios-dizem-que-asfaltamento-da-br-364-causou-aumento-da-violencia/>.
[29] Disponível em: <https://contilnetnoticias.com.br/2015/10/indios-katukinas-fecham-br-364-em-cruzeiro-do-sul-e-cobram-moradias-e-saneamento/>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

		fosse massacrado". - Cacique Maurício Katukina: "*Nosso medo é acabar a Sesai e voltar a ser como era antes. Nos carregavam em redes para cidade e muitas vezes índios morriam na viagem. Tenho medo que isso volte acontecer*"
2020	Na manhã desta terça-feira (1º), indígenas bloqueiam com toras de madeira a BR 364[31]	"*Após reunião com oficiais do 61° Batalhão de Infantaria e Selva (BIS), os moradores da Vila Liberdade e a comunidade indígena do povo Katukina liberaram nesta quarta feira, 2, a passagem BR-364, que vinha sendo interditada desde a última segunda-feira em protesto pela falta de energia elétrica no Ramal do Beiradão*".

É verificável que a vizinhança com a BR-364 acabou por estabelecer uma estreita relação entre esse povo e a rodovia, sendo rotineiro o seu fechamento como instrumento de reivindicação por direitos e garantias sociais de toda ordem (saúde, educação, infraestrutura, luz e abastecimento).

Diante desses exemplos, é fundamental que o MPF – e demais instituições públicas, além da própria sociedade civil - se mantenha em alerta para que tais **erros não se repitam**, com a efetiva *defesa* desses povos (art. 129, inciso V, CF) a fim de impedir que prejuízos e tragédias de ordem irreparáveis – rotineiros em passado recente – sejam perpetrados contra os povos originários, notadamente quando não efetivada a consulta prévia, livre e informada (obrigação estatal de consulta) sobre empreendimentos que possam afetar os seus modos de vida tradicional.

10. Conclusão

Ante o exposto, a Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão do Acre representa pela instauração de inquérito civil para apurar as irregularidades na condução do projeto de interligação rodoviária do município de Cruzeiro do Sul (AC) com a cidade de Pucallpa (Peru), para garantir que: **(i)** as comunidades indígenas sejam consultadas de forma prévia, livre e informada antes de qualquer medida que possa afetá-los direta ou indiretamente; **(ii)** as comunidades isoladas permaneçam sem contato com a sociedade envolvente e, portanto, o trajeto da estrada seja revisto para preservar-lhes o isolamento; **(iii)** o licenciamento

[30] Disponível em: <http://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2016/10/katukinas-fecham-rodovia-no-acre-contra-mudancas-na-saude-indigena.html>.
[31] Disponível em: <https://www.ac24horas.com/2020/09/02/terceiro-dia-de-protesto-na-br-364-e-encerrado-apos-interferencia-do-exercito/>.

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7

ambiental seja realizado pelo IBAMA; e **(iv)** a FUNAI participe do licenciamento ambiental.

Por fim, também sugiro atuação deste MPF em cooperação com a 4ª CCR, a 6ª CCR e a Assessoria de Articulação Parlamentar da Secretaria de Relações Institucionais do Gabinete do Procurador-Geral da República para que atuem no acompanhamento do trâmite legislativo do PL 6.024/2019 e impeçam o retrocesso ambiental pretendido.

Rio Branco (AC), 29 de outubro de 2020.

LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS
Procurador da República
Procurador Regional dos Direitos do Cidadão
Representante da 6ª CCR no Estado do Acre

Lista de anexos

1. Projeto de Lei 6.024;
2. Decisão na ACP 0001849-35.2015.4.01.3001;
3. Referência n. 64 - Isolados do igarapé Tapada;
4. Nota de Repúdio do Povo Nawa ao Projeto de Lei 6024;
5. Carta da 1ª Conferência das Organizações Regionais Indígenas;

Assinado com login e senha por LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS, em 29/10/2020 17:08. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave D9C798BB.24A9241A.2A67BB0D.D21B8EF7