

REQUERIMENTO Nº , DE 2019

(Do Sr. NELSON BARBUDO)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, relativa à edição de decreto presidencial para autorizar a construção do trecho da rodovia TO-500 (Rodovia Transbananal Idjarruri Karajá) que atravessa a Ilha do Bananal, no Estado do Tocantins.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Exª. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação anexa, sugerindo a edição de decreto presidencial para autorizar a construção do trecho da rodovia TO-500 (Rodovia Transbananal Idjarruri Karajá) situado dentro da Ilha do Bananal, no Estado do Tocantins.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado NELSON BARBUDO

INDICAÇÃO Nº , DE 2019

(Do Sr. NELSON BARBUDO)

Sugere a edição de decreto presidencial para autorizar a construção do trecho da rodovia TO-500 (Rodovia Transbananal Idjarruri Karajá) situado dentro da Ilha do Bananal, no Estado do Tocantins.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

A rodovia TO-500, denominada Rodovia Transbananal Idjarruri Karajá, foi integrada ao sistema viário do estado do Tocantins por meio da Lei Estadual nº 2.584, de 28 de maio de 2012. Trata-se de importante projeto estruturante que promoverá o desenvolvimento da região central do País. Referido trecho rodoviário interligará os estados de Tocantins e Mato Grosso, constituindo corredor logístico de escoamento da produção agrícola mato-grossense por meio da Ferrovia Norte-Sul, em Gurupi, com destino à exportação pelo Porto de Itaqui, no Maranhão.

Ocorre que um trecho da TO-500 de aproximadamente 90 km de extensão está situado em terras indígenas das tribos Javaés e Karajás, dentro da Ilha do Bananal, especificamente entre Porto Piauí e Aldeia Santa Isabel do Morro, conforme disposto na diretriz estabelecida na citada Lei nº 2.584, de 2012. No entanto, em que pese a inalienabilidade e a indisponibilidade dessas terras, garantidas pela Constituição Federal, o art. 20 da Lei nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973, que dispõe sobre o Estatuto do Índio, prevê, em caráter excepcional, a intervenção da União por imposição da segurança nacional (§ 1º, alínea “c”) ou para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional (§ 1º, alínea “d”).

Convém ressaltar que as condições exigidas pelo diploma legal se mostram plenamente atendidas no caso em tela. A nova via é de interesse estratégico nacional, pois fomentará a integração regional, nacional e internacional, como trecho da ligação interoceânica, bem como permitirá a

implantação da rede de energia elétrica das Usinas Hidrelétricas de Peixe, São Salvador, Lajeado e Estreito, no estado do Tocantins, em direção a Mato Grosso e Pará, fundamentais para a manutenção da segurança energética do Sistema Interligado Nacional. Do ponto de vista do interesse ao desenvolvimento nacional, a rodovia permitirá o escoamento da produção agrícola existente, a abertura de novas fronteiras agrícolas e turísticas, a expansão demográfica e econômica em toda a área de influência do novo corredor logístico, com grandes ganhos para a exportação, notadamente com a redução dos custos de produção e de transportes.

No que se refere ao interesse social do projeto, há que ressaltar os benefícios para as comunidades indígenas com a construção da rodovia. Atualmente, as tribos Javaés e Karajás vivem em condições de extrema pobreza e a prestação de serviços de educação, saúde, saneamento e comunicação é bastante precária. Os índices de mortalidade, sobretudo de crianças, são alarmantes. Além disso, as comunidades agregam cerca de 5.000 indígenas, relegados ao isolamento total durante a estação chuvosa, que se inicia em outubro e perdura até abril do ano seguinte, em razão da impossibilidade de acesso por meio da estrada existente. A Transbarragem possibilitará o acesso às comunidades ao longo do ano todo, tanto para melhorar as condições básicas de vida dos indígenas, quanto para facilitar a integração entre si.

O projeto prevê, ainda, compensações ambientais e sociais, em favor das comunidades indígenas. São previstos investimentos da ordem de 5% do valor estimado para o projeto, durante a execução da obra, e 3% da receita auferida com a cobrança de pedágio, ao longo da operação da via, em recuperação e manutenção de estradas vicinais internas e proteção e conservação de áreas ambientais degradadas.

Por fim, importa destacar o acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Federal, nos embargos de declaração apostos à petição PET 3.388 RR – demarcação da terra indígena Raposa Serra do Sol, no tocante às salvaguardas institucionais às terras indígenas. Conforme entendimento da Suprema Corte:

[...]

a) o usufruto das riquezas do solo, dos rios e dos lagos existentes nas terras indígenas (§ 2º do art. 231 da Constituição Federal) não se sobrepõe ao relevante interesse público da União [...]

e) o usufruto dos índios não se sobrepõe aos interesses da política de defesa nacional; a instalação de bases, unidades e postos militares e demais intervenções militares, a expansão estratégica da malha viária [...]

g) o usufruto dos índios não impede a instalação, pela União Federal, de equipamentos públicos, redes de comunicação, estradas e vias de transporte, além das construções necessárias à prestação de serviços públicos pela União, especialmente os de saúde e educação; [...]

Notam-se, assim, presentes as condicionantes legais exigidas para que se permita a intervenção da União para viabilizar a implantação do projeto em questão. Isso posto, sugerimos a edição de decreto presidencial autorizando a construção do trecho da rodovia TO-500 situado dentro da Ilha do Bananal, com base nos argumentos ora apresentados.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado NELSON BARBUDO