



2289600

08620.000089/2009-65



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA  
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO

Informação Técnica nº 155/2020/COMCA/CGLIC/DPDS-FUNAI

Em 08 de julho de 2020

À Coordenação de Ações de Mitigação, Compensação e Controle Ambiental -COMCA

Assunto: **Considerações sobre os documentos SEI 2261496, SEI 2261496 e SEI 2285108**

1. No âmbito do Processo de Licenciamento Ambiental da BR 163- trecho entre Guarantã do Norte/MT e Rurópolis/PA, especificamente em relação ao componente indígena, foi recebida, por meio do Ofício nº 1126/2020/GABPRM1-TSCS - SEI 2186192, a Recomendação 02/2020/GAB1/PRM/ATM, que versa sobre "Pendências do Plano Básico Ambiental – Componente Indígena da BR-163 junto às Terras Indígenas Panará, Baú e Menkragnoti".

2. Como relatado na Informação Técnica nº 141/2020/COMCA/CGLIC/DPDS-FUNAI - SEI 2233113, a Recomendação 02/2020 apresenta 3 (três) itens ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e outros 2 (dois) itens compartilhados entre o DNIT e a Funai. A situação de cada um dos itens em 23 de junho de 2020, bem como sugestões para o atendimento da Recomendação foram enviadas à Coordenação-Geral de Licenciamento Ambiental -CGLic por meio do Despacho COMCA/CGLic -SEI 2276317, em 02 de julho de 2020. Não há registro de outros encaminhamentos no Processo 08620.009543/2018-34.

3. Na Recomendação 02/2020, como já citado, são elencados três itens a serem respondidos pelo DNIT. Em relação ao primeiro item, relativo ao repasse dos recursos do chamado "Plano Emergencial", verifica-se que não há, no processo, registro da assinatura do Termo Aditivo. A assinatura do Termo é condição obrigatória para o repasse dos recursos financeiros previstos do DNIT para a Funai (cujas Nota de Crédito 2020NC000346, com a previsão orçamentária do recurso previsto no Termo Aditivo encontra-se na Funai desde 05 de junho de 2020).

4. O segundo item de responsabilidade do DNIT, objeto da presente Informação Técnica, refere-se à responsabilidade de encaminhar à Funai *"no prazo de trinta dias, os Planos de Trabalho para renovação do PBA-CI da BR 163, referentes às Terras Indígenas Panará, Menkragnoti e Baú, devidamente analisados e aprovados. A análise do DNIT deverá tomar como pressuposto a integralidade dos territórios indígenas, segundo as propostas de trabalho já apresentadas, de modo que as peculiaridades de execução não prejudiquem ou atrasem ainda mais a repactuação do PBA-CI"*.

5. Aparentemente em resposta ao item, o DNIT enviou à Funai o OFÍCIO Nº 71503/2020/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE - SEI 2261496, informando que a Coordenação-Geral de Meio Ambiente do DNIT (CGMAB) examinou as proposta enviada pelo Instituto Kabu, referente aos Kayapó e a proposta dos Panará, enviada pela Funai, informando que a análise das propostas de renovação do "PBAI ficam prejudicadas" sem algumas informações complementares a serem encaminhadas pela Funai.

6. Nesse sentido, o DNIT solicita o envio das informações que "subsidiarão a formulação das referidas propostas, de modo que se possa analisá-las, contendo a prestação de contas detalhadas dos recursos executados por essa Fundação no PBAI, consoante salientado na análise da CGMAB".

7. Anexo ao Ofício nº 71503/2020/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE, é encaminhado o OFÍCIO Nº 69844/2020/CAAOS/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, contendo considerações relativas à Carta Nº 022/2020-Instituto Kabu, com a proposta do Instituto Kabu para renovação do PBA, sistematizadas num quadro. São elencados outros comentários acerca do custo do proposta, além de considerações sobre a percepção do DNIT de que "estejam mitigados a quase totalidade dos impactos advindos da instalação da rodovia, o que conduz à conclusão de que o rol de ações necessárias deve ser cada vez menor". Também são feitas considerações aos acessos às aldeias da TI Mekragnoti e sobre o papel do DNIT, que, segundo o Ofício, não tem como objetivo "de se apresentar como o gestor territorial/executor de todas as políticas e serviços públicos incidentes no entorno do empreendimento. O DNIT deve ser tratado como mais um "ator público" (juntamente com IBAMA, FUNAI, MEC, MS, etc.) que executa os serviços de interesse público sob sua competência".

8. Não há qualquer referência em relação às ações para a Terra Indígena Panará.

9. O Instituto Kabu, em 06 de julho de 2020, enviou ao Presidente da Funai, a Carta CTA 042/2020 INSTITUTO KABU- SEI 2285108, com considerações acerca do posicionamento do DNIT, exarado no OFÍCIO Nº 71503/2020/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE.

10. Dentre as observações elencadas pelo Instituto Kabu está na afirmação do DNIT que é possível assumir que estejam mitigados, em quase sua totalidade os impactos advindo da instalação da rodovia. Segundo o relato contido na carta, os Kayapó verificam diariamente o aumento da pressão territorial nas terras indígenas, relacionada à ocupação fundiária para produção de gado e soja, incentivada pela pavimentação da rodovia.

11. Relatam também que os compromissos assumidos pelo DNIT, em relação aos acessos das aldeias não foram finalizados, com uma série de reclamações, desde o início das obras na região. A carta finaliza registrando a revolta das lideranças indígenas em relação às afirmações do DNIT contidas no OFÍCIO Nº 69844/2020/CAAOS/CGMAB/DPP/DNIT SEDE.

12. Considerando os documentos citados (Recomendação do MPF, Ofícios do DNIT e Carta do Instituto Kabu), apresentaremos a seguir algumas considerações.

13. Preliminarmente, deve-se esclarecer que o OFÍCIO Nº 69844/2020/CAAOS/CGMAB/DPP/DNIT SEDE e seus anexos não respondem ao disposto na Recomendação nº 02/2020. Embora apresente a afirmação de que "por ora, que permaneçam sob responsabilidade de execução do DNIT, tão somente a continuidade das ações já em curso, mesmo aquelas ainda não iniciadas", não se trata de proposta de Componente Indígena de PBA formulada adequadamente. Considerando que a Recomendação insta ao DNIT o envio de "Planos de Trabalho para renovação do PBA -CI da BR 163", não é possível identificar nas considerações do DNIT enviadas à Funai elementos que caracterizam um plano de trabalho. Tal fato, isoladamente, já desobrigaria a análise da Funai à "proposta", uma vez que, da forma como apresentada, impossibilita o cumprimento do item da Recomendação nº 02/2020 de responsabilidade conjunta da Funai e DNIT: *"Apresentem, prazo de 60 dias, prova da renovação do PBA-CI da BR 163, referente às Terras Indígenas Panará, Menkragnoti e Baú, mediante a pactuação de aditivo ao Termo de Cooperação s/n, celebrado entre DNIT e FUNAI, para execução das ações de mitigação dos impactos da rodovia sobre esses territórios"*.

14. Como citado na Informação Técnica nº 141/2020/COMCA/CGLIC/DPDS-FUNAI, a renovação do PBA-CI está diretamente dependente da apresentação de proposta por parte do empreendedor (no caso, o DNIT) e análise por parte da Funai. Verificando a recomendação, nos itens de responsabilidade do DNIT foi recomendado que a proposta de PBA seja enviada em até 30 (trinta) dias, e segundo o presente item da recomendação, devem ser comprovada renovação do PBA em até 60 (sessenta) dias.

15. Entretanto, embora a manifestação do DNIT não possa ser considerada como uma proposta de renovação do PBA-CI ou de Plano de Trabalho, ou qualquer documento executivo que possa orientar ao licenciador e os órgãos envolvidos sobre as ações que o empreendedor vai tomar para controlar, mitigar ou compensar os impactos advindos da instalação e operação da rodovia ou ainda, que demonstre que os impactos já foram mitigados em sua "quase totalidade", como afirmado, serão necessárias observações acerca de todo o processo e das afirmações relatadas pelo DNIT.

16. Preliminarmente, ainda que óbvio, consideramos importante o esclarecimento acerca das missões e papéis de cada um dos envolvidos no processo de licenciamento ambiental da BR 163.

17. Considerando que a Política Nacional de Meio Ambiente estabeleceu tanto a avaliação de impactos ambientais quanto o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras como instrumentos para o desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, por meio (dentre outros) da proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas e proteção de áreas ameaçadas de degradação, é amplamente sabido que qualquer empreendimento que possa causar impacto deve ser precedido de estudos, bem como deve prever ações para que, durante a instalação e operação, os impactos sejam controlados, mitigados ou compensados.

18. A rodovia BR 163, configura-se como uma rodovia longitudinal federal, com quase 4.000 (quatro mil) quilômetros, partindo da cidade de Tenente Portela, no estado do Rio Grande do Sul até Santarém, no estado do Pará. Há ainda um trecho complementar entre as cidades paraenses de Óbidos e Oriximiná. Segundo dados do Governo Federal, trata-se de rodovia de suma importância para o escoamento de produção de grãos e de outras atividades agropecuárias. A abertura da rodovia no estado do Pará, iniciada na década de 70 fomentou a interligação entre regiões do Brasil, mas teve como reflexo, além da ocupação desordenada e desmatamento, o contato, remoção compulsória e depopulação acentuada dos povos indígenas das regiões ao longo do traçado da rodovia, com destaque ao ocorrido com os Panará, contactados por estarem na no eixo da rodovia, ocasionando a morte de grande parte da população, por doenças. Removidos compulsoriamente de suas terras, somente após mais de 20 (vinte) anos, tiveram o direito constitucional garantido sobre parte de suas terras tradicionais. Em 2003, o Estado brasileiro foi condenado ao pagamento de indenização pelas ações decorrentes do contato e da remoção compulsória dos Panará.

19. O licenciamento da pavimentação da rodovia BR 163 entre os estados do Pará e do Mato Grosso, foi iniciado no início da década de 2000, tendo o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais -Ibama, como órgão licenciador, uma vez que se trata de empreendimento de alcance e impacto em mais de um estado (Mato Grosso e Pará). Considerando a área de influência indireta do empreendimento, o Ibama acionou a Fundação Nacional do Índio - Funai a se manifestar sobre os impactos da pavimentação e operação da BR 163 sobre os povos e terras indígenas entre os municípios de Garantã do Norte no estado do Mato Grosso e Rurópolis, no estado do Pará.

20. A Funai, órgão indigenista do Estado brasileiro, responsável pela proteção e promoção dos direitos dos povos indígena, fundada em 1967, com o objetivo de estabelecer as diretrizes e garantir o cumprimento da política indigenista, baseada nos princípios (dentre outros) de respeito à pessoa do índio e as instituições e comunidades tribais e de garantia à posse permanente das terras que habitam e ao usufruto exclusivo dos recursos naturais e de todas as utilidades nela existentes. Assim, a Funai atua em processos de grandes empreendimentos desde sua criação, ainda que a figura do licenciamento ambiental tenha sido oficializada cerca de 13 (treze) anos depois.

21. No âmbito do processo de licenciamento ambiental, cabe à Funai atuar como equipe suplementar à do órgão licenciador no sentido de formular, planejar, organizar, coordenar, orientar, avaliar e monitorar, em articulação intersetorial e interinstitucional, a execução das ações necessárias ao cumprimento do componente indígena do licenciamento ambiental de atividades e empreendimentos, propostos por terceiros, que sejam potencial ou efetivamente causadores de impacto aos povos e às terras indígenas. Em outras palavras, cabe à Funai a avaliação dos impactos advindos de empreendimentos aos povos e terras indígenas para subsidiar a tomada de decisão do órgão licenciador, no que compete o componente indígena do licenciamento ambiental. A tomada de decisão pelo órgão licenciador deve levar em consideração as avaliações relativas aos meios físico, biótico, sócioeconômico, do patrimônio cultural e indígena e quilombola, quando necessário.

22. O responsável pela pavimentação da rodovia BR 163 é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, que substituiu o antigo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem -DNER, extinto de 2002. Nos processos de licenciamento ambiental, o DNIT é o responsável pelos empreendimentos de infraestrutura e operação de transporte, zelando para que estejam em estrita observância à legislação ambiental, por meio da adoção de práticas sustentáveis de controle e mitigação de impactos ambientais, com vistas à preservação do meio ambiente, nos aspectos físicos, bióticos e socioeconômicos, realizando constantes levantamentos da situação ambiental da malha rodoviária federal pavimentada.

23. Assim, no processo de licenciamento ambiental da pavimentação e operação da BR 163, trecho entre Guarantã do Norte/MT e Rurópolis/PA, cabe ao DNIT a busca pela regularidade ambiental da obra, mediante a adoção das medidas de controle, mitigação e compensação definidas pelos órgão licenciador, o Ibama, e, no que tange o componente indígena, pela Funai. Cabe ainda ao Ibama e à Funai verificar a regularidade das ações, bem como a eficácia das ações adotadas pelo empreendedor.

24. O atual Plano Básico Ambiental -Componente Indígena da BR 163 foi elaborado e apresentado em 2006 pelo DNIT à Funai, que analisou e subsidiou o Ibama para a emissão da Licença de Instalação. Em 2014/2015, o DNIT apresentou a continuidade do PBA, incluindo as ações do componente indígena, que foram avaliados pela Funai. O PBA-CI foi renovado por mais 5 (cinco) anos.

25. Em 2019, último ano de execução do atual ciclo do PBA-CI, é informado à Funai, pelo DNIT e Ministério de Infraestrutura, do processo de concessão da rodovia, tendo sido demandado que a Funai avaliasse sobre quais ações de controle, mitigação e compensação referente aos povos e terras indígenas deveriam ter continuidade. Concomitante a esse processo, a Funai, verificando as ações que estavam sendo executadas (extraordinariamente pela Funai, nas suas unidades locais e por meio de convênio com o Instituto Kabu), informa ao Ibama que devido a existência de obras na rodovia, das ações a serem executadas e às tratativas junto ao Ministério de Infraestrutura, de que as ações do "Componente Indígena do PBA tenham continuidade, como condicionante do Processo, mediante a apresentação de um novo Plano de Trabalho e continuidade do Termo de Cooperação existente, devendo o mesmo ser atualizado" (OFÍCIO Nº 1031/2019/CGLIC/DPDS/FUNAI - SEI 1772581 ).

26. Também foi enviado ao DNIT o OFÍCIO Nº 1032/2019/CGLIC/DPDS/FUNAI - SEI 1772881, informando que as ações o PBA relativo aos impactos da BR 163 junto aos indígenas devem ser renovadas por meio de um novo Termo de Cooperação e novo Plano de Trabalho, que vem sendo tratado em conjunto com o Ministério de Infraestrutura. Ao Ministério da Infraestrutura foi enviado o OFÍCIO Nº 1033/2019/CGLIC/DPDS/FUNAI - SEI 1772892, contendo diretrizes para a elaboração do novo Plano de Trabalho do PBA-CI.

27. Em reunião no Ministério de Infraestrutura, em novembro de 2020, no auxílio da Funai para o processo de renovação do PBA e da concessão da rodovia BR 163, foi realizada apresentação (SEI 1817135), contendo o histórico, o balanço da execução das ações (ainda que de maneira geral) e a verificação dos principais impactos identificados junto aos povos e terras indígenas, uma vez que as ações do PBA devem tratar tais impactos. Na conclusão da apresentação, foi informado que: a) Impactos previstos no EIA confirmados; b) Capacidade de resposta das ações previstas no PBA inferior evolução dos impactos; c) Gestão Técnica qualificada como diferencial; d) Orientação técnica do processo (responsabilidades das partes, etc.); e) Capacidade de monitoramento e análise maior que do poder público – Instituto Kabu; f) Necessidade de melhoria da gestão e execução das ações da Funai abaixo de 30% de sua capacidade; g) Ações de responsabilidade do DNIT com execução abaixo do esperado; g) Novos focos de ameaça – advindos do eixo da BR 163 (desmatamento e pressão fundiária).

28. Entre as ações necessárias foi apresentado que seria necessário: a) Atualização das ações – considerando aumento populacional e dinâmica de ocupação do território (todas as aldeias no mesmo documento); b) Modelo de Gestão – discussão com as comunidades; c) Diálogo com as comunidades – renovação, concessão, etc. d) Ações ainda pendentes devem ser finalizadas. Além dessas diretrizes, foram apresentados os programas que deveriam ser continuados, ajustados para melhor resposta frente aos desafios, bem como outros parâmetros a serem considerados quando da apresentação da proposta par ao novo PBA pelo responsável pela rodovia BR 163.

29. Além disso, o Instituto Kabu, associação indígena que representa a maioria das aldeias da TI Mekragnoti e da TI Baú, dos Mebengokré Kayapó enviou proposta ao DNIT e à Funai, com uma versão inicial das ações que os indígenas consideram necessárias para a continuidade do PBA. Os indígena Panará, da Terra Indígena Panará também enviaram planilhas com parte das discussões realizadas nas aldeias. Tais documentos foram remetidos ao DNIT, enquanto material "bruto" para que aquele Departamento pudesse construir uma proposta de enfrentamento e controle dos impactos ainda verificados na região da pavimentação e operação da rodovia.

30. Ao invés de apresentar uma proposta de novo PBA, contendo os Planos de Trabalho que o DNIT entende como necessário para o cumprimento de suas obrigações, para análise e manifestação da Funai , o DNIT enviou o OFÍCIO Nº 71503/2020/ASSESSORIA/DPP/DNIT SEDE que, conforme já citado, não apresenta proposta de Plano de Trabalho. Afirma o DNIT que, além da convicção de que os

impactos já teriam sido mitigados, de que a análise da proposta no Instituto Kabu não pode ser adequadamente analisada devido a informações ausentes por parte da Funai.

31. Mais que isso, o quadro sintético apresentado pelo DNIT informa da "disponibilidade" de continuidade de algumas ações até a "entrada da concessionária", e que não é possível avaliar a pertinência de se "manter as ações" de alguns subprogramas. Afirma ainda, "que não foi possível verificar nas propostas para renovação do PBAI, encaminhadas pela FUNAI, o balanço das ações executadas. Diante disso, a análise de novas ações propostas fica prejudicada, visto que é necessário conhecer o que foi executado pela FUNAI para que seja possível verificar o que deverá ser considerado na renovação do PBAI."

32. Necessário esclarecer, uma vez mais, que não se trata de mera "continuidade" de ação. É necessário, como informado ao Ibama, apresentação de um **novo** Plano de Trabalho. Da mesma maneira, como foi orientado na reunião no Ministério de Infraestrutura, a atualização das ações é necessária. Por fim, a proposta enviada não se caracteriza como uma proposta da Funai, especialmente porque não cabe à Funai estruturar um PBA de responsabilidade de outra instituição.

33. Em relação à afirmação acerca da impossibilidade de avaliação da proposta devido à ausência de informações da Funai, são necessários esclarecimentos. Como é sabido, a Funai executa extraordinariamente, as ações do PBA-CI da BR 163, ainda que tal execução enseje no prejuízo (parcial) às funções que a Funai deve desempenhar no processo de licenciamento ambiental. Ainda assim, a responsabilidade sobre a efetividade das ações, ainda que a Funai conste como executora, permanece sendo do poluidor-pagador, ou seja, do DNIT. Não apresentar produto obrigatório por eventuais lacunas de dados não pode se configurar como pretexto para a não entrega de proposta de um novo PBA, de um novo Plano de Trabalho. Se há dúvidas sobre o cumprimento de metas do PBA-CI vencido, pode ser colocado uma observação no novo PBA-CI, se o programa continuar, ou pode ser buscada qualquer outra solução.

34. Verifica-se uma tentativa de responsabilizar a Funai por uma obrigação do DNIT. Se a execução do PBA-CI se desse por meio de outra executora, com certeza a Funai não receberia uma comunicação oficial informando da impossibilidade de apresentar proposta por ausência de dados do executor. Cabe à Funai a avaliação da proposta, independentemente de quem seja o executor, uma vez que a responsabilidade é do DNIT.

35. Ainda assim, em relação à afirmação contida no Ofício sobre a ausência de dados, são necessários esclarecimentos.

36. Segundo o quadro contido no OFÍCIO Nº 69844/2020/CAAOS/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, a proposta enviada pelo Instituto Kabu propõe a continuidade dos subprogramas já existentes, tendo o DNIT "avaliado" que 3 (três) subprogramas devem ser encerrados e os outros 3 (três) devem continuar apenas com o escopo atual, que combinado com a observação da CGMAB, deveria continuar apenas para a finalização do subprograma, uma vez que "deve ser apresentada a prestação de contas detalhada". São incluídas duas ações que não fazem parte do atual escopo do PBA-CI, mas configuram-se como obrigações do DNIT para as comunidades indígenas Kayapó.

37. Em relação à execução por parte da Funai, como explicitado na Informação Técnica nº 117/2020/COMCA/CGLIC/DPDS-FUNAI -SEI 2143310, ainda que sejam verificadas algumas dificuldades e atrasos, diante dos dados contidos nos relatórios técnicos, vistorias e o previsto no Termo de Cooperação, é possível afirmar que as ações previstas no PBA vem sendo executadas e trazendo resultados positivos, sendo possível verificar a conformidade de 5 (cinco) dos 6 (seis) Subprogramas previstos no Termo de Cooperação. O Subprograma de Acessos e Melhoria de Ramais, de execução direta do DNIT está com atraso de mais de 10 (dez) anos, no que se refere às ações na Terra Indígena Panará. Essa avaliação foi enviada ao DNIT por meio do OFÍCIO Nº 575/2020/CGLIC/DPDS/FUNAI-SEI 2173611.

38. Há questionamentos por parte do DNIT acerca do modelo de prestação de contas apresentado pela Funai, que vem sendo adequado, para demonstração, por planilhas, de todas as ações executadas no âmbito do Termo de Cooperação s/n assinado entre Funai e DNIT para a execução do PBA-CI. Tal fato, entretanto, não impede a apresentação de nova proposta de PBA, uma vez que, o PBA regido pelo Termo de Cooperação S/N será finalizado em 2020, bem como pelo fato da Funai ter indicado a continuidade de impactos advindos da rodovia, devendo ser proposto, portanto, medidas para tratá-los.

39. Caso exista discordância do DNIT acerca dos impactos junto aos povos e terras indígenas advindos da rodovia, deve ser apresentada a comprovação de que os impactos inicialmente identificados

no EIA elaborado pelo DNIT foram efetivamente controlados, mitigados ou compensados. Tal peça técnica será avaliada pelo Ibama e Funai, no que concerne o componente indígena.

40. Em relação aos custos do PBA-CI, a Funai não avalia tais custos, uma vez que é avaliada a pertinência e eficácia das medidas propostas. Assim, a argumentação acerca do valor contido na proposta inicial do Instituto Kabu é inócua. Resta claro, porém, que não houve qualquer diálogo do DNIT com os indígenas para a discussão acerca da proposta apresentada. Vale lembrar uma vez mais que não há qualquer menção aos Panará no Ofício do DNIT ou estratégia de acomodação das diferentes realidades encontradas na região (e que atualmente configuram 2 (dois) Termos de Cooperação entre a Funai e o DNIT). Destaca-se que foram parâmetros informados ao DNIT no Ministério da Infraestrutura.

41. Em relação à afirmação de continuidade de algumas ações até a concessão da rodovia, restam dúvidas na estratégia. Se o DNIT só se compromete a executar o que já estava previsto até a finalização das ações existentes atualmente, não há, portanto, possibilidade de proposição de novo PBA. Havendo a concessão, o concessionário torna-se o responsável pela rodovia, sendo responsável, também, pelos impactos da rodovia. Uma vez que os impactos da rodovia ainda são verificáveis nos povos e terras indígenas, seria a concessionária a responsável pelo novo PBA? E quando essa proposta seria apresentada, considerando o atual estágio do processo de concessão?

42. De toda forma, como já explicitado anteriormente, o documento do DNIT não se caracteriza como uma proposta de PBA-CI, de Plano de Trabalho, quiçá de análise técnica, não sendo possível, portanto, qualquer análise. Em relação às informações da prestação de contas, além das informações já prestadas, está sendo finalizado o levantamento planilhado das ações, não devendo ser impeditivo para a apresentação de proposta de PBA-CI em relação aos impactos da BR 163.

43. É a informação. À consideração superior.

Maria Janete Albuquerque de Carvalho  
Antropóloga



Documento assinado eletronicamente por **MARIA JANETE ALBUQUERQUE DE CARVALHO, Antropólogo (a)**, em 10/07/2020, às 08:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site: [http://sei.funai.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.funai.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2289600** e o código CRC **E8935005**.