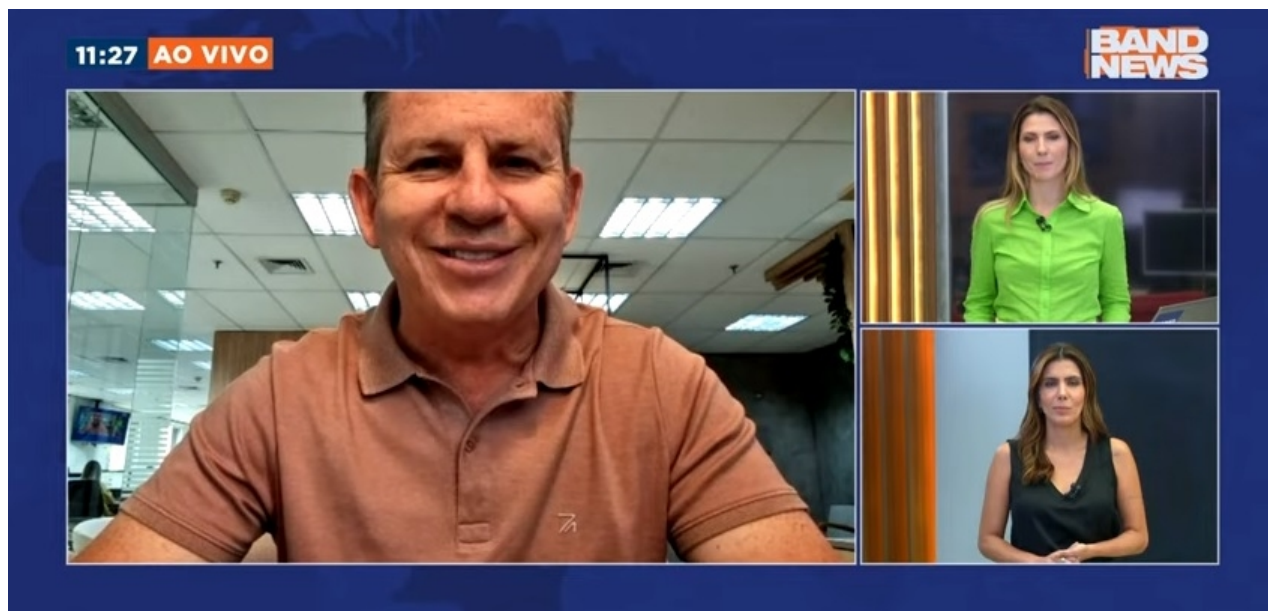


Mauro diz que vai “apertar o tom da pressão” para que STF libere Ferrogrão: “só no Brasil acontece isso”

 olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp

Foto: Reprodução



O governador Mauro Mendes (UNIÃO) afirmou que irá “apertar o tom da pressão” e do diálogo para que o Supremo Tribunal Federal (STF) libere a construção da Ferrogrão, ferrovia que deve ligar Mato Grosso e o Pará. O projeto está “parado” no STF desde março de 2021 após decisão liminar do ministro Alexandre de Moraes acatando Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) proposta pelo PSOL.

“Eu já tive uma audiência pessoalmente com o ministro Alexandre de Moraes. É um absurdo o que acontece no Brasil essa história de índio. Nós temos no nosso estado, além da Ferrogrão, algumas BRs ou rodovias que passam dentro das reservas indígenas, a gente conversa com os índios... um dia desses eu tive uma conversa com o cacique Raoni, que é uma das maiores lideranças indígenas desse país. Ele foi até mim para dizer o que, que ele queria o asfalto dentro da aldeia dele”, exemplificou Mauro durante entrevista à Band News na última semana.

Segundo o governador, algumas Organizações Não Governamentais (ONGs) não defendem os interesses dos indígenas e nem dos não-indígenas. “A ausência dessas rodovias, e dessa ferrovia especificamente, é um atraso para o país. Tira a competitividade do nosso agro, que é a maior e mais importante cadeia econômica, atividade econômica do nosso país. Então eu vou sim, e agora cada vez mais apertar o tom da pressão, do diálogo, para vencer esses obstáculos. Não pode você estar a dezenas de quilômetros de

uma aldeia indígena e não poder fazer uma obra que não passa dentro, que não tem impacto nenhum. Isso é um absurdo, só no Brasil acontece isso. Isso não tem cara de preservação do interesse indígena e sim de atrapalhar o desenvolvimento econômico do nosso país, a serviço de quem, eu tenho certeza que não sei, mas dos brasileiros seguramente não é”, completou.

A ADI proposta pelo PSOL levou em consideração a Lei nº 13.452/2017 (decorrente da Medida Provisória nº. 758/2016), que alterou os limites das áreas do Parque Nacional do Jamanxim. Segundo o pedido, a ferrovia ofereceria riscos ambientais para a região.

A Advocacia-Geral da União, no entanto, afirmou que a MP 758/16, ao mesmo tempo em que promoveu a exclusão de 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim, ampliou os limites da unidade de conservação de proteção integral, com a inclusão de área contígua de aproximadamente 51 mil hectares, resultando assim em ganho ambiental significativo, o que contraria a presunção de prejuízo ambiental alegada pelo PSOL.

Um estudo do Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) calculou as consequências de obras na região da Terra Indígena Capoto-Jarina e do Território Indígena do Xingu ligadas à ferrovia e concluiu que elas podem transformar uma estrada de terra no meio de duas Terras Indígenas em uma das principais rotas regionais de caminhões de soja do Mato Grosso.

Este estudo, segundo matéria da Socioambiental, mostra que pode haver aumento de contaminação por agrotóxicos e desmatamento a 10km para cada lado do trajeto. Além disso, pode haver interrupção da conectividade do corredor ecológico do Xingu, 26 milhões de hectares de florestas protegidas cuja divisão poderia causar “perdas irreparáveis para o clima global”. O julgamento do projeto estava previsto, no STF, para dia 15 de junho. No entanto, ele foi retirado de pauta em julho e não entrou mais.