

# PARECER TÉCNICO:

Atualização do Estudo de Viabilidade  
Técnica, Econômica e Ambiental  
(EVTEA) da Ferrogrão (EF-170) sob  
a ótica da Governança Territorial

MARÇO 2025



# GT INFRAESTRUTURA E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL | 1ª EDIÇÃO

Editores:

**Brent Millikan e Renata Utsunomiya**

Autores:

**Brent Millikan**

Secretaria Executiva - GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental

**Renata Utsunomiya**

Analista Socioambiental - GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental

**Pedro Martins**

Educador Popular - FASE Amazônia

**Mauricio Torres**

Docente - Programa de Pós-Graduação em Agriculturas Amazônicas - Instituto de Agricultura Familiar - Universidade Federal do Pará (PPGAA/INEAF/UFGPA)

**José Raimundo Santana**

Advogado Popular - Comissão Pastoral da Terra

**Bruna Balbi**

Advogada popular - Terra de Direitos  
Bolsista de Pós-Doutorado no Programa de Pós-Graduação em Agriculturas Amazônicas - Instituto de Agricultura Familiar - Universidade Federal do Pará (PPGAA/INEAF/UFGPA)

### **Suzany Brasil**

Coordenadora do Programa Amazônia - Terra de Direitos

### **Bruna Cigaran da Rocha**

Docente - Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Arqueologia/Bacharelado em Arqueologia - Universidade Federal do Oeste do Pará. Grupo de Estudos em Ecologia Histórica e Política das Bacias dos rios Trombetas, Tapajós e Xingu

### **Vinicius Honorato**

Docente - Bacharelado em Arqueologia - Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). Grupo de Estudos em Ecologia Histórica e Política das Bacias dos rios Trombetas, Tapajós e Xingu

Arte e diagramação: Débora Sene

Realização: GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental  
[gt-infra.org.br/](http://gt-infra.org.br/)

Março 2025

# RESUMO

Este documento apresenta um parecer técnico independente, elaborado por especialistas, sobre a atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão (EF-170), proposta de empreendimento ferroviário com extensão prevista de 933 km, cujo objetivo principal é consolidar um corredor de exportação de soja e outros grãos do agronegócio entre as cidades de Sinop (MT), localizada na transição entre os biomas Amazônia e Cerrado, e Miritituba, distrito do município de Itaituba (PA) nas margens do rio Tapajós, no bioma Amazônico. As análises apresentadas neste documento têm como foco a seguinte pergunta orientadora: “Até que ponto os estudos atualizados do EVTEA da Ferrogrão, completados em 2024, consideram adequadamente os riscos socioambientais do empreendimento à luz das condições de governança territorial na região de influência do empreendimento nos estados de Mato Grosso e Pará?”. Seguindo a apresentação de considerações iniciais, o documento foi estruturado em torno de quatro temas relativos a riscos socioambientais da Ferrogrão sob uma ótica de governança territorial: 1) Grilagem de terras públicas e especulação fundiária; 2) Direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais, e outras áreas protegidas; 3) Crimes ambientais e impactos sobre a proteção de defensoras e defensores do meio ambiente; e 4) Patrimônio Cultural e Arqueológico. Ao final do texto, são apresentadas conclusões e recomendações para subsidiar análises e diálogos sobre a viabilidade econômica e socioambiental da Ferrogrão, além de alternativas.

# SUMÁRIO:

	<b>Apresentação</b>	6
	Brent Millikan e Renata Utsunomiya	
<b>01</b>	<b>Grilagem de terras públicas e especulação fundiária</b>	13
	Pedro Martins, Mauricio Torres e José Raimundo Santana	
<b>02</b>	<b>Direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais, e outras áreas protegidas</b>	19
	Renata Utsunomiya e Bruna Balbi	
<b>03</b>	<b>Crimes ambientais e impactos sobre a proteção de defensoras e defensores do meio ambiente.</b>	34
	Suzany Brasil	
<b>04</b>	<b>Patrimônio Cultural e Arqueológico</b>	40
	Bruna Cigaran da Rocha e Vinicius Honorato	
<b>05</b>	Considerações Finais	54
<b>06</b>	Referências	60

# APRESENTAÇÃO<sup>1</sup>

O presente documento apresenta um parecer técnico sobre a atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão (EF-170), proposta de empreendimento ferroviário com extensão prevista de 933 km, cujo objetivo principal é consolidar um corredor de exportação de soja e outros grãos do agronegócio entre as cidades de Sinop (MT), localizada na transição entre os biomas Amazônia e Cerrado, e Miritituba, distrito do município de Itaituba (PA) nas margens do rio Tapajós, no bioma Amazônico.

A atualização do EVTEA foi elaborada sob a coordenação da empresa interessada na concessão da Ferrovia, a EDLP - Estação da Luz Participações - e pela empresa de consultoria Tetra. O estudo é composto por cadernos, mapas e anexos, dentre outros documentos, e faz parte do processo de concessão do empreendimento ferroviário inscrito no Programa de Parcerias Público-Privadas de Investimentos (PPI).

As análises apresentadas neste documento têm como foco a seguinte pergunta orientadora: “Até que ponto os estudos atualizados do EVTEA da Ferrogrão, completados em 2024, consideram adequadamente os riscos socioambientais do empreendimento à luz das condições de governança territorial na região de influência do empreendimento nos estados de Mato Grosso e Pará?”.

Para os fins deste trabalho, definimos riscos socioambientais como potenciais efeitos negativos relacionados a acesso e utilização de recursos naturais, como expansão do desmatamento e conflitos associados, e governança territorial como a capacidade do Poder Público e da sociedade em geral de assegurar o cumprimento do marco legal sobre a gestão de espaços territoriais, no que se refere ao equilíbrio ambiental

---

<sup>1</sup>Brent Millikan e Renata Utsunomiya (GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental).



## ATÉ QUE PONTO OS ESTUDOS ATUALIZADOS DO EVTEA DA FERROGRÃO, COMPLETADOS EM 2024, CONSIDERAM ADEQUADAMENTE OS RISCOS SOCIOAMBIENTAIS DO EMPREENDIMENTO À LUZ DAS CONDIÇÕES DE GOVERNANÇA TERRITORIAL NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO NOS ESTADOS DE MATO GROSSO E PARÁ?

e ao uso sustentável dos recursos naturais, e aos direitos de populações locais, especialmente de grupos vulneráveis, como povos indígenas e comunidades tradicionais, levando em consideração a salvaguarda dos patrimônios culturais locais.

O presente trabalho, de caráter independente, foi elaborado por pesquisadores e técnicos. Após a apresentação de considerações iniciais sobre o contexto e perfil do empreendimento, o documento foi estruturado em torno de quatro temas relativos a riscos socioambientais da Ferrogrão sob uma ótica de governança territorial:

- 1.** Grilagem de terras públicas e especulação fundiária
- 2.** Direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais, e outras áreas protegidas
- 3.** Crimes ambientais e impactos sobre a proteção de defensoras e defensores do meio ambiente
- 4.** Patrimônio cultural e arqueológico

Ao final do documento, são apresentadas conclusões e recomendações deste parecer técnico independente vinculados a universidades públicas e organizações da sociedade civil, como insumos para análises e diálogos sobre a viabilidade econômica e socioambiental da Ferrogrão, especialmente no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n. 6553, em tramitação no Supremo Tribunal Federal (STF).

# 1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

**N**as discussões sobre a viabilidade técnica, econômica e socioambiental da Ferrogrão, inclusive a adequação dos estudos atualizados do EVTEA, é importante levar em consideração os seguintes pontos:

**i)** Para a atualização dos estudos que compõem o EVTEA da Ferrogrão, foram utilizados os mesmos Termos de Referência elaborados em 2014 pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Ministério dos Transportes no âmbito do Edital de Chamamento Público no. 11/2014, apesar de um conjunto de estudos técnico-científicos e questionamentos, por parte de movimentos sociais e outras organizações da sociedade civil, demonstrarem riscos socioambientais que não foram devidamente considerados.

**ii)** A análise de riscos socioambientais da proposta da Ferrogrão deveria levar em conta que o empreendimento faria parte do Corredor Logístico Tapajós-Xingu que inclui a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163, já asfaltada e em vias de duplicação) e a hidrovía e terminais portuários entre Miritituba e Santarém no rio Tapajós. Isso porque o corredor logístico envolve impactos socioambientais cumulativos e sinérgicos consideráveis entre seus componentes, que não têm sido analisados no âmbito de instrumentos de planejamento setorial (como o Plano Nacional de Logística – PNL e planos setoriais de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos) e tampouco em estudos de projetos específicos: Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) e Estudos de Impacto Ambiental (EIAs) para fins de licenciamento ambiental.

---

<sup>2</sup>A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553 foi protocolada pelo PSOL no Supremo Tribunal Federal em 03/09/2020, argumentando a ilegalidade da desafetação de 832 hectares do Parque Nacional do Jamanxim para abrir uma faixa de domínio do traçado da Ferrogrão, por ter origem na Medida Provisória 758/2016 (convertida na Lei 13.452/2017) e não por meio de um projeto de lei, conforme previsto na Constituição Federal de 1988. A ADI 6553 recebeu uma decisão por Medida Cautelar do Ministro Alexandre Moraes em 15/03/2021, suspendendo a eficácia da Lei 13.452/2017, bem como os processos relacionados à Ferrogrão, em especial os em trâmite na Agência Nacional dos Transporte Terrestres – ANTT, no então Ministério da Infraestrutura e no Tribunal de Contas da União (TCU).

**iii)** Em termos de seu contexto histórico, as questões atuais de governança territorial na região do Corredor Tapajós-Xingu se relacionam à abertura da rodovia BR-163 entre Cuiabá e Santarém durante o regime militar no início dos anos 70, como reflexo de objetivos geopolíticos e econômicos voltados para a ocupação territorial e exploração de recursos naturais na fronteira amazônica. A abertura da rodovia BR-163 provocou um altíssimo custo socioambiental, especialmente para os povos indígenas na região, a exemplo do povo Panará (Torres, 2005).

**iv)** No início dos anos 2000, grandes produtores de soja e de outros grãos da agricultura mecanizada no estado de Mato Grosso intensificaram pressões junto ao Governo Federal pela pavimentação da rodovia BR-163 no estado do Pará, no intuito de baratear custos de transporte e facilitar o escoamento de “commodities” via um corredor ligado a uma hidrovía no médio e baixo Tapajós, contando com terminais portuários em Miritituba e Santarém (iniciados com a instalação de um Terminal Graneleiro da Cargill em Santarém).

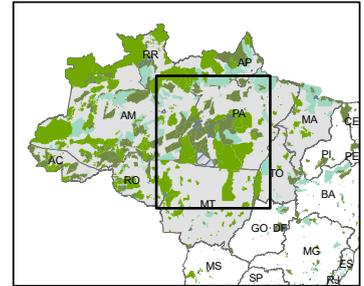
**v)** Num contexto de forte mobilização de organizações da sociedade civil, o Governo do Presidente Lula, em seu primeiro (2003-2006) mandato, conduziu um processo participativo de elaboração do “Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia Cuiabá-Santarém” (Plano BR-163 Sustentável). A ideia básica do plano era mitigar, de forma antecipada, os efeitos negativos da pavimentação da BR-163, como parte de um modelo alternativo de desenvolvimento regional, pautado na proteção e uso sustentável de florestas em pé em áreas públicas, evitando o desmatamento e a conversão em propriedades privadas.

## A ANÁLISE DE RISCOS SOCIOAMBIENTAIS DA PROPOSTA DA FERROGRÃO DEVERIA LEVAR EM CONTA QUE O EMPREENDIMENTO FARIA PARTE DO CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU

**vi)** Lançado em junho de 2006, a construção do Plano BR-163 Sustentável, envolveu um grupo interministerial coordenado pela Casa Civil, governos subnacionais, movimentos sociais e outras organizações da sociedade civil e pesquisadores de universidades

públicas. Seu desenho incluiu quatro eixos temáticos de atuação: ordenamento territorial e gestão ambiental, infraestrutura para o desenvolvimento, fomento a atividades produtivas sustentáveis e inclusão social e cidadania. O plano incluiu entre seus objetivos melhorar as condições de governança territorial na região de influência da rodovia, o que corresponde, em grande medida, à área de influência da Ferrogrão. Entretanto, o Plano BR-163 Sustentável foi efetivamente abandonado pelo Governo Federal a partir do lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em fevereiro de 2007. A não-implementação do Plano BR-163 Sustentável – especialmente as ações relacionadas a questões de ordenamento fundiário, direitos territoriais e áreas protegidas, combate a crimes ambientais e fomento a atividades produtivas sustentáveis – teve graves consequências para a aceleração do desmatamento e conflitos socioambientais na região do Corredor Tapajós-Xingu. Foi nesse contexto de fragilização da governança territorial na região do Corredor Tapajós-Xingu que ocorreu o anúncio da Ferrogrão pelo Governo Federal e empreendedores, o que estimulou práticas de especulação fundiária, grilagem de terras públicas e desmatamento ilegal. Cabe ressaltar que, a partir da extinção do Plano BR-163 Sustentável, não se viabilizou nenhum espaço de diálogo e instrumentos de coordenação entre órgãos

# DINÂMICAS DO DESMATAMENTO E ÁREAS PROTEGIDAS NO CORREDOR TAPAJÓS-XINGU.



- Terras indígenas
- UCs Federais
- UCs Estaduais
- Área militar
- Sedes municipais
- Hidrografia
- Rodovias principais
- Limite estadual

## Dinâmica do desmatamento

- Desmatamento até 2007
- Desmatamento 2008 a 2016
- Desmatamento 2017 a 2024

Fonte: Prodes, 2024

Elaboração: IPAM  
Fonte: MapBiomos/PRODES

vii) O contexto atual das mudanças climáticas também traz enormes desafios. Espinoza et al. (2024) descreve os recordes de seca e calor na Amazônia em 2023, também relacionados ao fenômeno climático El Niño e ao aquecimento dos oceanos. Esse fenômeno climático também tem sido potencializado pelo avanço do desmatamento no bioma. Assim, na região do sudoeste amazônico, incluindo a bacia do Tapajós, há atualmente uma maior frequência de fenômenos climáticos extremos, causando um cenário de estiagem dos rios e recorrentes casos de incêndios florestais. Este cenário ocorreu em 2023 e 2024, levando ao decreto de situação de emergência em Santarém no último ano. Diante disto, diversas organizações do baixo Tapajós se organizaram<sup>3</sup> para ações de emergência, como entrega de cestas básicas e garantia do abastecimento de água em comunidades isoladas, combate a queimadas, entre outras ações para garantir a saúde das populações desses territórios. As organizações demandam do Poder Público não apenas ações emergenciais, mas também ações a médio e longo prazo em relação aos extremos climáticos. Assim, é importante a consideração das mudanças climáticas frente ao planejamento de um corredor logístico na região, principalmente porque este pode aumentar demandas para dragagem no rio Tapajós, acelerar o desmatamento e agravar ainda mais tal cenário climático regional.

---

<sup>3</sup> Notícia do portal da organização Saúde e Alegria de 31 de outubro de 2024. Disponível em: <https://saudeealegria.org.br/redemocoronga/seca-no-tapajos-organizacoes-cobram-dos-governos-acoes-emergenciais-e-estruturantes-para-a-criese-climatica/>. Acesso em: 17/02/2025.

# 1. GRILAGEM DE TERRAS PÚBLICAS E ESPECULAÇÃO FUNDIÁRIA<sup>4</sup>

## 1.1 Lacunas, omissões e distorções da realidade fundiária e agrária do Tapajós

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Ferrogrão (EF-170) deve seguir requisitos técnicos de análise de acordo com a legislação federal. Para subsidiar o Estudo devem ser coletadas informações com o devido reconhecimento científico e com organização dos assuntos que permitam a conclusão pela viabilidade ou não do empreendimento em questão. Nesse sentido, o EVTEA em questão teve como premissa a interpretação equivocada da Portaria Interministerial nº 60/2015. Essa Portaria estipula os raios de impacto de cada empreendimento para que sejam considerados nas análises socioambientais. No entanto, a interpretação utilizada foi restritiva, ou seja, seguiu ao pé da letra o texto da Portaria, quando, na verdade, a metragem do raio de impacto é o raio presumido, ou seja, imperativo mas não, necessariamente, suficiente. Considerando tal equívoco, o EVTEA possui erros metodológicos os quais serão brevemente apontados abaixo.

Em relação ao ordenamento territorial do Oeste do Pará, os estudos se restringem a apontar planos e legislações pertinentes, citando, por exemplo, o Plano de Desenvolvimento Sustentável da BR-163. No entanto, não existem ações, planos de contrapartida que busquem evitar ou mitigar impactos negativos no ordenamento territorial, tampouco há previsão em detalhes dos possíveis impactos.

---

<sup>4</sup>Autores: Pedro Martins (FASE Amazônia), Maurício Torres (Universidade Federal do Pará), José Raimundo Santana (Comissão Pastoral da Terra).



O PROJETO ESTÁ PAUTADO EM UMA PRETENSA PROPOSTA DE APOIO AO ORDENAMENTO TERRITORIAL E CONSERVAÇÃO. PORÉM, A DESCRIÇÃO DO PROJETO E SEUS IMPACTOS NOS INDICA QUE HAVERÁ MAIOR PREJUÍZO AO ORDENAMENTO TERRITORIAL E POR CONSEQUÊNCIA MAIOR VULNERABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Na página 24 do Caderno Socioambiental do EVTEA, explicita-se que há uma perspectiva territorial e que a ferrovia seria como um indutora da requalificação socioambiental do Vale do Tapajós, como um mecanismo de combate ao desmatamento ilegal e às injustiças sociais, e de ordenamento do uso e ocupação do solo e de questões fundiárias. Vejamos então que o projeto está pautado em uma pretensa proposta de apoio ao ordenamento territorial e conservação. Porém, a descrição do projeto e seus impactos nos indica que haverá maior prejuízo ao ordenamento territorial e por consequência maior vulnerabilidade socioambiental.

Nesse sentido, um dos poucos exemplos mencionados sobre os imóveis rurais no eixo da Ferrogrão é o Plano Nacional de Regularização Ambiental de Imóveis Rurais – RegularizAgro, instituído pelo Decreto nº 11.015/ 2022. O Plano é mencionado para destacar principalmente o eixo “Incentivos à regularização ambiental de imóveis rurais e apoio à recomposição da vegetação nativa de Reservas Legais”. Conclui-se com isso, que os estudos foram realizados considerando equivocadamente que, para a proteção ambiental, já existe um plano de regularização dos imóveis apenas no aspecto ambiental.

No trecho paraense do projeto da Ferrovia, as terras são exclusivamente de origem federal, ou seja, são glebas federais com ou sem destinação (Curuaés, Gorotire, Imbaúba,

Curuá, Sumaúma, Jamanxim, Arraia, Aruri e Leite). As terras públicas com destinação nessa região são as Florestas Nacionais (FLONA); Projetos de Assentamento (PA); Projeto de Assentamento de Desenvolvimento Sustentável (PDS) e Terras Indígenas (TI), sendo a maior parte criada justamente a partir de políticas de ordenamento territorial da região da BR-163, com a intenção de dar proteção às áreas a serem impactadas com a pavimentação da rodovia e conseqüentemente expansão de atividades predatórias.

Os pressupostos norteadores do estudo são divorciados da realidade local, notadamente, na porção paraense. Sabendo-se, como dito, que a pretensa ferrovia atravessaria terras públicas não destinadas, majoritariamente, sob detenção de grileiros. E, considerando-se que a dinâmica de desmatamento na região vincula-se diretamente com esse status fundiário, que torna tais áreas alvo da grilagem que, por sua vez, vale-se do desmatamento como instrumento de controle territorial e materialização da ocupação da terra. Ante a isso, é carente de sentido e eficiência orientar o ordenamento territorial a programas como o RegularizAgro.

## 1.2 Permissividade da estrutura fundiária na Transamazônica e BR-163

Desde 2004, com o anúncio do asfaltamento da BR-163, foram intensificados desmatamentos e queimadas na região do Tapajós, relacionados à pressão por terra (Torres, 2017; Araújo, 2020; Araújo et al., 2008). A ausência de implementação de políticas, seja de reconhecimento e demarcação de terras indígenas e territórios tradicionalmente ocupados, bem como de acesso e permanência na terra via política de reforma agrária, torna essas áreas ainda mais vulneráveis à especulação e

apropriação decorrentes do planejamento da Ferrogrão.

Desde então, outras formas de apropriação da terra ocorrem ao longo da BR-163 e Transamazônica. O Cadastro Ambiental Rural (CAR), criado a nível estadual, tanto no Mato Grosso quanto no Pará, foi nacionalizado em 2012 com o Código Florestal e representou uma forma de declaração da posse, legitimando a grilagem. O Oeste do Pará possui 100% de sua área inserida no CAR, seja por registros feitos por órgãos públicos como Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) e Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI), mas também com sobreposições a terras indígenas e unidades de conservação. Além de áreas griladas com CAR, algumas com mais de 2.500 hectares. A validação dos cadastros não foi concluída, e, portanto, muitos desses cadastros auto-declaratórios continuam válidos. Um avanço considerável foi a criação de Projetos de Assentamento no Oeste do Pará a partir de 2005. Antes do Plano BR 163 Sustentável, os assentamentos representavam apenas 5% da área de todo o Oeste do Pará (Brasil, 2004). Atualmente, de acordo com o Relatório “Avanços e retrocessos na destinação de terras para a Reforma Agrária no Oeste do Pará (2019-2024)” da Fase Amazônia (2024), no Oeste do Pará são 185 assentamentos federais, com cerca de 5.800 famílias assentadas nos mais de 20 municípios da região.

Ocorre que as mudanças legislativas tornaram mais permissiva a aquisição de terras públicas, de maneira a legitimar processos de grilagem, como a Lei nº 13.465 de 2017, bem como os projetos de assentamento, que foram grandes promessas de desenvolvimento sustentável, se converteram em formas facilitadas de apropriação privada e reconcentração de terras.

A priorização da titulação individual ao invés de coletiva, para

assentamentos coletivos de agricultura familiar, em contexto de áreas com aquecimento do mercado de terras levou à desestruturação e venda contribuindo para a concentração fundiária (Pinto, 2023).

Sem qualquer forma de regulação registral, o principal instrumento de acesso às terras públicas sob detenção da grilagem é a violência. Quanto mais valorizadas as terras, maior será a violência para se apropriar delas. O asfaltamento da BR-163 gerou um desmatamento e aumento da violência no campo muito acima das piores projeções justamente por ter gerado um aquecimento no mercado de terras griladas. O Plano BR 163 Sustentável, ainda que inconcluso, já alertava para o cenário devastador para a região, caso medidas adequadas não fossem tomadas.

Repetindo a trajetória histórica de outras rodovias na Amazônia, a pavimentação da BR-163 tem intensificado a exploração predatória dos recursos naturais da região, deixando no seu rastro conflitos sociais, aumento da pobreza, inchaço das cidades, desemprego e uma paisagem degradada e de baixa produtividade. Nesse cenário, haveria uma contribuição significativa e alarmante às taxas de desmatamento na Amazônia, com previsão de uma crescente resistência sobre as demais obras de infra-estrutura na região (Plano BR-163 Sustentável, 2004)

Mesmo com tal precedente, de paralelo tão imediato com a pretensa Ferrogrão, o EVTEA é absolutamente carente em traçar esse cenário e, ainda menos, em orientar formas de mitigação. O eixo da Ferrogrão na altura do Km 30 em Itaituba teria dois ramais: o do Itapacurá e o do Santarenzinho. Para essas duas áreas são previstas desapropriações nos eixos de vicinais abertas na década de 1970 com comunidades de agricultores familiares ali residentes há gerações. O impacto

**"A FERROGRÃO É UM VETOR DE DESMATAMENTO, DE GRILAGEM E UM VETOR DE INTERRUÇÃO E RETROCESSO DA REFORMA AGRÁRIA NO OESTE DO PARÁ"**

da Ferrogrão seria severo, ou seja, mudaria drasticamente a paisagem e a ocupação nessas áreas, gerando danos diretos e irreversíveis às comunidades locais, para além das zonas urbanas em Caracol (Trairão), Moraes Almeida (Itaituba), e as cidades de Trairão e Novo Progresso.

O custo social destas modificações não foi identificado no EVTEA, tampouco foram previstas medidas para evitá-las, impedindo que a população possa avaliar qualificadamente as ameaças socioterritoriais do projeto. De toda forma, os trilhos devem carregar, de modo semelhante ao ocorrido com a

pavimentação da BR-163, vetores não só de desmatamento, mas de apropriação das terras e remoções forçadas e consequente aumento dos conflitos na região.

O projeto da Ferrogrão repete o fenômeno, ou melhor, dá continuidade e atualiza a busca de novas terras em um processo estrutural de acumulação de capital. Como registrado nos debates de elaboração do Plano BR 163 Sustentável “em dado momento a legalização das terras passa a ser uma demanda de grandes proprietários que mantêm as posses adquiridas em grande parte pela via ilegal da grilagem” (Castro, Monteiro, Castro, 2005, p. 62). Nesse sentido, a Ferrogrão é um vetor de desmatamento, de grilagem e um vetor de interrupção e retrocesso da Reforma Agrária no Oeste do Pará.

## 2. DIREITOS TERRITORIAIS DE POVOS E COMUNIDADES TRADICIONAIS, E OUTRAS ÁREAS PROTEGIDAS<sup>5</sup>

### 2.1 Direitos territoriais indígenas

Os direitos territoriais de povos indígenas são garantidos por lei e constam na Constituição Federal de 1988, artigo 231, que reconhece os “direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam”; na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, internalizada pelo Brasil em 2004, que em seu artigo 7º dispõe que os “governos deverão adotar medidas em cooperação com os povos interessados para proteger e preservar o meio ambiente dos territórios que eles habitam”; e na Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas, de 2007, que afirma em seu artigo 10 que os “povos indígenas não serão removidos à força de suas terras ou territórios”. Nesse sentido, não há como pensar a viabilidade ambiental de um empreendimento de grande porte - atestado pelo processo de licenciamento ambiental (Política Nacional de Meio Ambiente de 1981 e regrado pelas resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente CONAMA 001/1986 e 237/1997) - como a EF-170 Ferrogrão, sem a prévia garantia e o reconhecimento de direitos territoriais de povos indígenas.

O processo de demarcação de Terras Indígenas (TI) (regulado pelo Decreto 1775/1996) é realizado pela FUNAI e visa garantir o usufruto exclusivo de áreas para determinado grupo indígena. Em muitos casos, o território pode exceder os limites delimitados pela TI, considerando uma noção ampla de território de um povo como o “substrato de sua cultura” (Gallois, 2004).

---

<sup>5</sup>Autoras: Renata Utsunomiya (GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental) e Bruna Balbi (Terra de Direitos)



**10**  
**empreendimentos**  
**planejados**  
**com as áreas**  
**de influência**  
**abrangendo**  
**as Reservas**  
**Indígenas Praia**  
**do Manguê e**  
**Praia do Índio**

Isto ocorre também devido a trajetória histórica do avanço colonial, dos diferentes ciclos econômicos e de ocupação regional que acirrou conflitos e levou ao espólio desses territórios, o que muitas vezes ocorreu anteriormente ao início do processo de demarcação de TIs.

Duas Reservas Indígenas – Praia do Manguê e Praia do Índio – são consideradas como diretamente afetadas pelo EVTEA, estão distantes 5,89 e 8,45 km do projeto da EF-170, e tem área aproximada de 31 e 28 hectares respectivamente. Ambas se encontram em glebas públicas próximas ao limite urbano de Itaituba, com adensamento e expansão no entorno nos últimos anos. Vale destacar que, através de ofício<sup>6</sup>, a FUNAI atenta para a presença de 10 empreendimentos planejados com as áreas de influência abrangendo as Reservas Indígenas Praia do Manguê e Praia do Índio e incluem um porto, sete estações de transbordo, um posto de combustível e um pátio de triagem de caminhões. O próprio órgão indigenista reforça como os licenciamentos ambientais desses projetos são realizados de forma separada pelo órgão ambiental estadual (SEMAS-PA) e, dessa forma, não permitem a análise de impactos cumulativos e sinérgicos.

No estudo da Terra de Direitos, os autores apontam que há um total de 41 portos, entre construídos, em operação e previstos em Santarém, Itaituba/Miritituba e Rurópolis, no médio e baixo Tapajós. Dentre estes, 11 novos portos são previstos: 1 em Santarém, 6 em Itaituba/Miritituba e 4 em Rurópolis. O conjunto total desses portos precede de uma ausência de Estudos de Impacto Ambiental, inexistência de licenças ambientais e, quando existentes, há reiterado descumprimento de condicionantes, além da falta de consulta

<sup>6</sup>Ofício FUNAI nº 282/2020/CGLIC/DPDS, mencionado no "Relatório Preliminar no âmbito do Licenciamento Ambiental da implantação da ferrovia EF-170, no trecho entre Lucas do Rio Verde (MT) e Itaituba (PA): Reserva Praia do Manguê e Reserva Praia do Índio". Disponível em: <https://ibamagovbr.sharepoint.com/sites/EstudosAmbientais/Documentos%20Compartilhados/Forms/AllItems.aspx?ga=1&id=%2Fsites%2FEstudosAmbientais%2FDocumentos%20Compartilhados%2FLicenciamento%2FFerrovias%2FFerrovias%20EF%2D170%5FFerrogao%2002001%2E001755%202015%2FFunai&viewid=31a7340a%2D614e%2D461e%2D922e%2D6875b27185de>. Acesso: 03/02/2025

livre, prévia e informada a povos indígenas, quilombolas e ribeirinhos (Martins, Schramm, Ramos, 2024). Esses empreendimentos portuários demandam um olhar mais amplo considerando-os no âmbito de diferentes iniciativas que compõem o corredor logístico Tapajós-Xingu e reforçam a importância da análise de impactos cumulativos e sinérgicos.

Acerca da extensão territorial de possíveis impactos de projetos de desenvolvimento, a Portaria Interministerial n. 60/2015, em seu Anexo I, define como presunção de impacto em Terra Indígena um raio de 10 km para projetos de ferrovias na Amazônia Legal. Esses parâmetros de distância da Portaria são reiteradamente utilizados para exclusão de Terras Indígenas de processos de licenciamento ambiental, o que consequentemente também exclui de futuras ações de mitigação e compensação, caso o projeto se concretize. Porém, a distância não é critério exclusivo e a própria Portaria reforça que esta metragem não é o limite de responsabilização do empreendedor em relação aos impactos socioambientais. Há muitos casos que demonstram que o alcance territorial destes impactos pode exceder, e muito, essas metragens refutando qualquer embasamento que sustente tais medidas da Portaria n. 60/2015, que deve considerar outros fatores na análise. O texto da Portaria é claro ao afirmar que, no raio de 10 km, os impactos são presumidos. Não são os únicos existentes e, portanto, os demais devem ser estudados e avaliados.

Nesse sentido, a análise de possíveis impactos e riscos socioambientais em povos indígenas e comunidades tradicionais da região precede de uma visão abrangente de compreender o corredor logístico como um todo, desde a ferrovia e os demais empreendimentos que compõem o portfólio desse corredor (ex.: portos, hidrovias, estações de transbordo, etc.) além de mudanças na dinâmica regional. Assim, as pressões que já ocorreram ou ocorrem na

região e afetam direitos territoriais dos povos indígenas se acumulam com possíveis impactos de diferentes projetos de desenvolvimento na região. Como exemplos de casos que refutam e demonstram a necessidade de compreender a extensão territorial de impactos socioambientais, temos o caso dos indígenas Krenak no estado de Minas Gerais, impactados pelo derramamento de Brumadinho que sofrem consequências com a degradação do rio Doce, mesmo localizados a mais de 400 km do local de rompimento da barragem de mineração. Outro caso é o impacto da fragmentação do rio Madeira que afeta grandes bagres migradores, como a dourada, peixe que chega a percorrer 2 mil quilômetros desde a foz do rio Amazonas, e atualmente não consegue mais transpor as Hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, afetando pescadores localizados a muitos quilômetros à montante, além de causar desequilíbrio na cadeia trófica e na fauna aquática.

Estes exemplos remetem também a efeitos em corpos hídricos, tópico que foi identificado como uma falha no EVTEA da Ferrogrão (Millikan, 2023). O traçado da ferrovia se localiza nas cabeceiras de tributários dos rios Tapajós e Xingu, muitos que já estão degradados pela expansão garimpeira, cujos efeitos são sentidos por beiradeiros e indígenas, como os Munduruku da TI Sawré Muybu, cujos índices de mercúrio já extrapolam limites e acarretam danos severos à saúde (Basta e Hacon, 2020). Esses efeitos devem ser aprofundados e analisados, considerando possíveis riscos do empreendimento como acidentes e derramamento de cargas que podem causar sérios riscos ambientais, como o caso do transporte de agrotóxicos previstos no projeto da EF-170 Ferrogrão. Em nota técnica do Instituto Kabu<sup>7</sup>, povo Kayapó do subgrupo Menkragnoti,

---

<sup>7</sup>Nota do Instituto Kabu de 28 de novembro de 2019. Disponível em: [https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2020-04/Nota\\_Tecnica\\_Instituto\\_Kabu%20D.006-2019%2028-11-2019.pdf](https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2020-04/Nota_Tecnica_Instituto_Kabu%20D.006-2019%2028-11-2019.pdf). Acesso em: 11/02/2025.

**"APENAS A MENÇÃO  
NO EVTEA DE 20  
TERRAS INDÍGENAS  
NÃO CONDICIONA  
NENHUMA  
NECESSIDADE DE  
ESTUDOS E  
RESPONSABILIZAÇÃO  
FUTURA DE AÇÕES  
PARA COMPENSAÇÃO  
OU MITIGAÇÃO DE  
POSSÍVEIS IMPACTOS  
NESSES TERRITÓRIOS"**

há uma menção sobre a importância da consideração da bacia hidrográfica na definição das áreas de influência, como preconiza a Resolução CONAMA n. 001/1986. A nota técnica também destaca a região da Serra do Cachimbo, onde o traçado da ferrovia irá demandar muitas curvas e, portanto, é mais suscetível a acidentes, nesta região onde se localiza a Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo, pois esta abriga as nascentes de importantes tributários das bacias dos rios

Tapajós e Xingu.

Assim, nossas observações tomam como ponto de partida um olhar abrangente da extensão territorial de possíveis impactos socioambientais, buscando considerar os efeitos indiretos e a cumulatividade e sinergia destes, e como estes podem vir a desrespeitar direitos territoriais e outras áreas protegidas. Além disso, há a necessidade de observar não apenas a EF-170 Ferrogrão, mas o conjunto de empreendimentos que compõem o corredor logístico Tapajós-Xingu de exportação de grãos, abrangendo a totalidade de empreendimentos desse corredor, como portos, hidrovias, estações de transbordo, etc. Apenas com esse olhar é possível uma melhor compreensão da extensão territorial e da cumulatividade e sinergia dos impactos socioambientais em diferentes escalas, incluindo dinâmicas locais e regionais. Assim, discutimos possíveis impactos socioambientais em diferentes regiões negligenciados nos estudos oficiais, com a possível implantação do corredor logístico Tapajós-Xingu.

O EVTEA da EF-170 descreve sobre 20 Terras Indígenas que foram incluídas segundo o critério de os limites territoriais sobreponem (de forma integral ou parcial) os municípios da Área de Estudo do meio socioeconômico. Porém, destas

apenas a Reserva do Índio e Reserva do Mangue tiveram Termo de Referência Específico emitido pela FUNAI em 2019, para realização do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental. É importante ressaltar que apenas a menção no EVTEA dessas 20 TIs não condiciona nenhuma necessidade de estudos e responsabilização futura de ações para compensação ou mitigação de possíveis impactos nestas TIs.

Outro fator ignorado pelo EVTEA é apontado por Leles et al. (2020) que realizou análises do impacto da implantação da EF-170 Ferrogrão no transporte de cargas no Mato Grosso, com as estações de transbordo em Sinop e Matupá (MT). Com essas novas estações, há previsão de aumento de transporte de cargas nas rodovias estaduais e consequente aumento da pressão nas terras indígenas da região: Território Indígena do Xingu, Wawi, Capoto-Jarina, Batelão, Apiaká-Kayabi e Erikpatsa. Nessa região as TIs já sofrem pressão no entorno pelo avanço do agronegócio, o que pode ser agravado pela especulação fundiária na região. Dentre estas, apenas a TI Capoto-Jarina é mencionada no EVTEA, o que reforça a importância da melhoria nos critérios de inclusão de TIs que podem ser afetadas pela Ferrogrão, como a consideração da análise de efeitos na malha rodoviária como vetor de pressão em TIs e UCs. A Rede Xingu+ chegou a emitir nota<sup>8</sup> considerando esses fatores, exigindo análises na área de abrangência do terminal Matupá, e revisão para inclusão de TIs no Componente Indígena do EIA.

A partir da região de Sinop e seguindo na direção norte, o traçado da EF-170 Ferrogrão adentra o estado do Pará, em uma região que atualmente é parte do Arco do desmatamento. Nessa região, a promessa que consta no EVTEA de “requalificação

---

<sup>8</sup>Nota da Rede Xingu Mais de 01 de dezembro de 2020. Disponível em: [https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2020-12/NOTA\\_.pdf](https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2020-12/NOTA_.pdf). Acesso: 12/02/2025

socioambiental do Vale do Tapajós” com combate a desmatamento ilegal e às injustiças sociais, aparenta ser mais uma promessa de melhoria na dinâmica regional sem apresentação de planos sólidos para alcançar tal objetivo, ou seja, é mais um caso repetido de subdimensionamento de riscos e impactos socioambientais (Millikan, 2023) como já ocorreu com os casos da BR-163 e da UHE Belo Monte. Assim, a construção da EF-170 pode vir ameaçar TIs que já sofrem consequências da implantação da BR-163, estimulando o desmatamento e ocupação das áreas que margeiam os dois empreendimentos, como: Baú, Mekrangnoti, Panará, Xipayá, Kuruaya e Cachoeira Seca (Araújo, Assunção, Bragança, 2020).

O Instituto Kabu em sua nota técnica enviada a FUNAI questiona a ausência de inclusão das TIs Baú, Menkragnoti e Panará no Termo de Referência e considera um raio mínimo de 50 km do traçado da EF-170 para inclusão de TIs, considerando que estas distam 30,95, 47,98 e 39,18 respectivamente. A nota técnica também ressalta como essa região do eixo da BR-163 no estado do Pará tem tido altos índices de desmatamentos e queimadas, região que foi um dos epicentros do chamado Dia do Fogo, em 2019, e portanto, estão mais suscetíveis com a implantação da EF-170. A argumentação do Instituto Kabu traz a necessidade da FUNAI incluir no Termo de Referência as TIs próximas ao eixo da BR-163 e suas vicinais, fator que aumenta a probabilidade do desmatamento avançar para dentro dos territórios. Assim, os efeitos na região podem ser ainda mais severos, pois podem causar o avanço da fronteira agrícola e acelerar a conversão de áreas de florestas em áreas de pastagem e agricultura mecanizada alavancadas por esse eixo da BR-163 e Ferrogrão.

Outra região que poderá ter efeitos severos é a região do médio e baixo Tapajós, onde são esperados impactos

**A INTENSIFICAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE MIRITITUBA E MAIOR TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES NA HIDROVIA TAPAJÓS PODERÁ IMPACTAR 13 POVOS INDÍGENAS E 13 COMUNIDADES QUILOMBOLAS, ASSIM COMO RIBEIRINHOS, PESCADORES E DEMAIS POVOS TRADICIONAIS DA REGIÃO.**

cumulativos de diferentes empreendimentos que compõem o portfólio do corredor Tapajós-Xingu, como foi citado acerca das Reservas Indígenas Praia do Índio e Praia do Mangue. A intensificação do complexo portuário de Miritituba e maior tráfego de embarcações na Hidrovia Tapajós poderá reverberar em regiões como as TIs próximas a Itaituba: Sawre Muybu e Sawre Bapin. Já a intensificação do tráfego de embarcações de Miritituba e Santarém pode afetar a diversidade de povos indígenas da região. Entre povos indígenas do Baixo Tapajós, o Conselho Tapajós Tapajós-Arapiuns representa 13 destes: Tapajó, Tupaiu, Tapuia, Munduruku,

Munduruku-Cara Preta, Maitapu, Tupinambá, Arapium, Arara Vermelha, Jaraqui, Apiaká, Kumaruara e Borari. São povos com histórico de pauperização de seus territórios e que lutam por reconhecimento étnico e demarcação de territórios. O Ministério dos Povos Indígenas, através da Nota Técnica n.770/2024<sup>9</sup>, ressalta os impactos regionais nesses povos do Baixo Tapajós que já vem ocorrendo com a construção de terminais portuários e que podem ser agravados com a EF-170. Há também 13 comunidades quilombolas presentes na região e que já são impactados pelos terminais portuários, são elas: Arapemã, Saracura, Nova Vista do Ituqui, São José do Ituqui, São Raimundo do Ituqui, Surubiuacú, Pérola do Maicá, Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru, Tingu, Patos do Ituqui e João Pereira. O impacto sobre os territórios e modos de vida quilombola também deve constar no EVTEA,

<sup>9</sup> Plataforma Observatório de Protocolos Comunitários de Consulta e Consentimento Livre Prévio e Informado: direitos territoriais, autodeterminação e jusdiversidade. Disponível em: <https://observatorio.direitosocioambiental.org/> . Acesso em: 03/02/2025.

assim como aos ribeirinhos, pescadores, e demais povos tradicionais da região. Vale mencionar que a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho de 1987, ratificada pelo Brasil em 2004, dispõe sobre o Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI) de projetos que podem vir a afetar povos indígenas e comunidades tradicionais (PICTs) (Joca et al., 2022). Nesse sentido, a elaboração de protocolos de consulta é uma prática realizada por PICTs, de forma a organizar em um documento como devem ser feitos os processos de consulta no âmbito da Convenção 169 da OIT. Dados da plataforma Observatório de Protocolos Autônomos na região da EF-170 Ferrogrão, identificam diversos protocolos de consulta de PICTs, totalizando 9 protocolos indígenas, representando 23 etnias<sup>10</sup>, e 5 protocolos de comunidades tradicionais<sup>11</sup>. Já na plataforma Portos no Tapajós, constam 18 protocolos de consulta<sup>12</sup> de PICTs, considerando toda a região de influência do corredor logístico Tapajós-Xingu. A diversidade de protocolos de consulta na região demonstra a importância desse instrumento de luta política e as reivindicações de participação desses PICTs nos processos de implantação de projetos de desenvolvimento na região, além da diversidade cultural dessa região do interflúvio Tapajós-Xingu. O direito à consulta vem sendo reivindicado, como ocorreu em 2017 pelos Kayapó representados pelo Instituto Kabu, pelo MPF em recomendação à ANTT, e pelos Munduruku da Associação Pariri. Desde então, os protocolos de consulta Kayapó (das TIs Baú e Menkragnoti) e Panará foram entregues como exigência em reuniões para cumprir o

<sup>10</sup> Na bacia do rio Tapajós: Protocolo de Consulta dos Povos Indígenas Munduruku e Apiaká do Planalto Santareno (2017); Protocolo de Consulta Munduruku (2014); Protocolo de Consulta Povo Kumaruara (2023); Protocolo de Consulta Prévia do Povo Tupinambá (2018); Protocolo de Consulta Povo Munduruku/Takuara (2021); Protocolo de Consulta do Povo Panará (2019). Na bacia do rio Xingu: Protocolo de Consulta dos Povos do Território Indígena do Xingu (2016); Protocolo de Consulta dos Kayapó-Menkragnoti associados ao Instituto Kabu (2019); Protocolo de Consulta Prévia, Livre e Informada do Povo Arara da Terra Indígena Cachoeira Seca (2022). Etnias: Aweti, Ikpeng, Kalapalo, Kamayura, Kawaiwete, Kísédjê, Kuikuro, Matipu, Mehinako, Nafukua, Naruvotu, Tapayuna, Trumai, Wauja, Yawalapiti, Yudjá, Kayapó, Munduruku, Apiaká, Panará, Arara, Kumaruara, Panará, Tupinambá.

<sup>11</sup> Na bacia do rio Tapajós: Protocolo de Consulta dos Pescadores e Pescadoras do Município de Itaituba – PA (2021); Protocolo de Consulta das Comunidades Ribeirinhas Pimental e São Francisco (2017); Protocolo de Consulta aos Pescadores e Pescadoras do Município de Santarém (2017); Protocolo de Consulta Montanha e Mangabal (2014). Na bacia do rio Xingu: Protocolo de Consulta dos Beiradeiros do Riozinho Anfrísio (2023).

<sup>12</sup> Plataforma Portos no Tapajós da organização Terra de Direitos. Disponível em: <https://portos.terradedireitos.org.br/>. Acesso: 15/02/2025.

respeito ao CLPI. Ainda assim, após as solicitações, o IBAMA e a FUNAI ratificaram o arbitrário critério que consta na Portaria n.60/2015, limitando o raio de 10 km, e mantiveram a inclusão apenas da Reserva do Índio e Reserva do Mangue no Termo de Referência emitido pela FUNAI. Nesse histórico, muitas ações foram realizadas de ambas as partes; porém mesmo com a criação de espaços de participação, como a formação de Grupo de Trabalho do Ministério de Transportes - GT Ferrogrão - o avanço de estudos técnicos da ferrovia prosseguiu, o que levou a ruptura dos membros do GT.

Outro tópico de extrema preocupação em relação a direitos territoriais indígenas, se trata dos povos indígenas isolados, descritos como “grupos indígenas com ausência de relações permanentes com as sociedades nacionais ou com pouca frequência de interação com não-indígenas ou outros povos indígenas” pela FUNAI. A Informação Técnica da FUNAI<sup>13</sup> discute preocupações relacionadas a ameaças a esses povos em isolamento voluntário, citando os seis aspectos de vulnerabilidade (epidemiológica, demográfica, territorial, política, sociocultural e jurídica) relacionados a povos indígenas em isolamento e de recente contato. O documento informa sobre 6 registros de povos isolados<sup>14</sup>. Como recomendações da Informação Técnica, há a necessidade de: uma Frente de Proteção Etnoambiental para reorganização da atribuição dos registros de povos isolados na região do Tapajós; criação de programas de apoio a atividades de monitoramento de indígenas isolados; programas de monitoramento e proteção à invasões e ilícitos ambientais; e fortalecimento da presença das instituições federais e estaduais para prevenção e

<sup>13</sup> Informação Técnica n.28/2024 da FUNAI. Disponível em: [https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2024-07/2024-7-16\\_Informação%20Técnica%2028%20-%20FUNAI.pdf](https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2024-07/2024-7-16_Informação%20Técnica%2028%20-%20FUNAI.pdf). Acesso em: 11/02/2025.

<sup>14</sup> Isolados Purô (TI Baú); Isolados do Iriri Novo e Isolados Mengra Mrari (TI Menkragnoti); Isolados do Pontal (TI Apiaká do Pontal e Isolados); Isolados do Rio dos Peixes (TI Apiaká/Kayabi)

combate a ilícitos ambientais. Ainda assim, como é invocado por nota técnica do Ministério dos Povos Indígenas<sup>15</sup>, os povos em isolamento voluntário não são mencionados nos estudos preliminares da Ferrogrão. A FUNAI destaca em sua informação técnica a importância de ações necessárias prévias a implantação da Ferrogrão, que demanda ações concretas de prevenção ao desmatamento, regularização fundiária, entre outros. Porém, como está explícito nesse parecer, e em outros estudos já realizados, a situação de fragilidade ao avanço da grilagem e desmatamento, e a extrema vulnerabilidade de grupos indígenas isolados deixa claro que apenas as recomendações da FUNAI são insuficientes para evitar pressões nesses povos em isolamento voluntário. Portanto, apenas recomendações ao processo de licenciamento ambiental não bastam frente a grande vulnerabilidade e exposição a riscos de povos isolados da região. No capítulo 4, esse tópico relacionado a povos indígenas é retomado, sob olhar histórico e relacionado ao patrimônio cultural desses grupos em isolamento voluntário.

## 2.2 Áreas protegidas para fins de conservação

A região do entorno do traçado proposto da Ferrogrão também possui uma série de Áreas Protegidas para fins de conservação, regulamentadas pela Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC, Lei 9985/2000). O EVTEA cita a presença de sobreposição da Ferrogrão com 18 áreas prioritárias de conservação, estabelecidas pelo Ministério de Meio Ambiente em 2018. Dentre estas, 12 são de importância biológica e prioridade de ação extremamente alta. Esse

---

<sup>15</sup> Nota Técnica SEI nº 770/2024/MPI do Ministério dos Povos Indígenas. Disponível em: [https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica/node/142/edit/2024-11/2024-10-18\\_Nota\\_Tecnica\\_770\\_MPI.pdf&sa=D&source=docs&ust=1740087184889938&usg=AOvVaw22DRoD\\_EYsni7zY-GYZmJf](https://app.xingumais.org.br/sites/default/files/ficha-tecnica/node/142/edit/2024-11/2024-10-18_Nota_Tecnica_770_MPI.pdf&sa=D&source=docs&ust=1740087184889938&usg=AOvVaw22DRoD_EYsni7zY-GYZmJf). Acesso em: 11/02/2025.



**O projeto da Ferrogrão se sobrepõe com 18 áreas prioritárias de conservação, o que demonstra a importância dessa região para a conservação da biodiversidade do interflúvio Tapajós-Xingu**

dado por si já demonstra a importância dessa região para a conservação da biodiversidade do interflúvio Tapajós-Xingu, ainda mais considerando de se tratar de um empreendimento linear que irá agravar a fragmentação da paisagem já ocasionada pela BR-163. O EVTEA elenca três UCs de proteção integral<sup>16</sup> e quatro UCs de uso sustentável mais próximas<sup>17</sup>

O PARNA do Jamanxim, Unidade de Conservação (UC) de proteção integral, já teve sua área alterada para a construção da BR-163, e novamente no caso da Ferrogrão, a Medida Provisória (MP) n.758/2016, depois efetivada como Lei Federal nº 13.452/2017, que foi promulgada para retirar a área sobreposta do projeto da EF-170 com a UC. Também houve propostas de alterações na FLONA do Jamanxim, com redução da categoria de proteção pela MP n.756/2016.

Eventos que ameaçam UCs são descritas pela literatura científica como eventos de PADDD (do inglês, Protected Areas Downsizing, Downgrading and Degazetting) e são ameaças que podem levar a falha no objetivo da conservação ambiental de um UC por três vias: redução da área, recategorização (mudança para categoria mais flexível) e extinção da UC (WWF, 2016). Pack et al. (2016) apontam como o bioma Amazônico é o que mais apresenta eventos de PADDD no Brasil, e à época, havia também a relação destes eventos com o planejamento hidrelétrico no rio Tapajós. Portanto, no âmbito das MPs n.756 e n.758, há um caso de recategorização de parte da FLONA do Jamanxim para uma Área de Proteção Ambiental, categoria mais flexível que permite a implantação de empreendimentos, e uma redução da área do PARNA do Jamanxim. A partir desse histórico, a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.6553 foi pleiteada pelo Partido

<sup>16</sup> Parque Nacional (PARNA) do Jamanxim; Reserva Biológica (REBIO) Nascentes da Serra do Cachimbo; e Parque Natural Municipal Vale do Esperança.

<sup>17</sup> Floresta Nacional (FLONA) de Altamira; Floresta Nacional do Jamanxim; Floresta Nacional Trairão; e Floresta Nacional Itaituba 1 e 2



## AS AMEAÇAS ÀS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DO INTERFLÚVIO TAPAJÓS-XINGU, COM CONSECUTIVOS EVENTOS DE PADDD RELACIONADOS A IMPLANTAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA NA REGIÃO, DEMONSTRAM A FRAGILIDADE E REPETIDOS ATROPELOS NA POLÍTICA DE CONSERVAÇÃO

Socialismo e Liberdade (PSol), alegando a inconstitucionalidade da Lei 13.452/2017, visto que alterações em UCs é competência do órgão responsável, o ICMBio, e não pode ser alterada via MP.

As ameaças às Unidades de Conservação do interflúvio Tapajós-Xingu, com consecutivos eventos de PADDD relacionados a implantação de obras de infraestrutura na região, demonstram a fragilidade e repetidos atropelos na política de conservação. O PARNA do Jamanxim e a REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo são apontadas como UCs ameaçadas por ferrovia, no caso a EF-170 (WWF, 2016). O traçado da Ferrogrão também ameaçaria ainda mais a conectividade das florestas ameaçando de forma significativa, com prováveis efeitos irreversíveis na biodiversidade local, que além de constituir paisagens culturais que refletem a histórica convivência dos povos indígenas com a floresta (capítulo 4), também abriga espécies endêmicas e ameaçadas de extinção.

Com relação a possíveis efeitos cumulativos em UCs, WWF (2016) também apontou que, à época, o PARNA do Jamanxim era a segunda UC com mais áreas sobrepostas de garimpo na Amazônia, o que pode ser agravado com a Ferrogrão. Vale ressaltar também a importância da REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo cuja distância do projeto da Ferrogrão é de apenas

2,31 km, afetando a sua zona de amortecimento, o que obriga anuência do órgão (ICMBio) para que se mantenha os objetivos de conservação da UC. Como já descrito acima, qualquer efeito nessa UC poderá ter implicações em toda a bacia hidrográfica. Além disso, ao considerarmos efeitos de maior extensão territorial que podem ocorrer com a construção da EF-170, a pressão também pode aumentar sobre as seguintes Unidades de Conservação: ESEC Terra do Meio e Resex Riozinho do Anfrísio, ambas que já possuem invasões e pressões provocadas por efeitos indiretos da UHE Belo Monte, BR-230 e BR-163. Embora todas essas UCs tenham Plano de Manejo, isto não implica em uma atenuação dos conflitos fundiários e desmatamento nessas UCs. Durante o período do governo Bolsonaro (2019-2022) também ocorreu um dismantelo da política ambiental e redução de 71% do orçamento para políticas ambientais<sup>18</sup> que ainda reverbera no enfraquecimento da atuação de órgãos como o ICMBio, com equipes deficientes e que não conseguem responder ao agravamento dos conflitos nas UCs.

Outro aspecto importante a ser observado é relacionado às áreas voltadas para conservação em imóveis rurais no Brasil, estabelecidos pelo Código Florestal (Lei 12651/2012) para manutenção de vegetação de Área de Preservação Permanente (APP), e Reserva Legal (RL). Segundo o Observatório do Código Florestal<sup>19</sup>, dentro de um total 14 municípios da área de estudo do EVTEA, a situação dos imóveis rurais é de um total de passivo em Reserva Legal de 3718,4 km<sup>2</sup>, já o passivo de APP nessas áreas somam um total de 426,6 km<sup>2</sup>. Em relação ao passivo de RL em imóveis rurais por município, estes variam de 2 a 10%, sendo os maiores valores nos municípios de Sinop (10%), Peixoto

<sup>18</sup> Portal de notícias InfoAmazonia, notícia de 25 outubro 2022. Disponível em: <https://infoamazonia.org/2022/10/25/bolsonaro-cortou-orcamento-do-ibama-icmbio-e-inpe-orgaos-chave-para-combate-ao-desmatamento/>. Acesso: 07/02/2025.

<sup>19</sup> Plataforma Termômetro do Código Florestal. Iniciativa do Observatório do Código Florestal (OCF) desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM), e o Comitê Técnico e Científico das instituições membros do OCF. Disponível em: <https://termometroflorestal.org.br/plataforma>. Acesso: 12/02/2025

de Azevedo, Nova Santa Helena (9%), e Altamira (8%).

Por fim, é notável que direitos territoriais de povos indígenas, quilombolas, ribeirinhos e comunidades tradicionais seguem sendo violados, apesar das muitas instâncias por estes solicitados, para que se respeite os direitos ao território e à consulta (livre, prévia e informada). Com relação à conservação da biodiversidade, também é evidente as tentativas, algumas inconstitucionais, de dismantelo de políticas de conservação da biodiversidade da região. Dessa forma, é evidente o contexto de insegurança e de violação de direitos territoriais e de políticas de conservação que o projeto da EF-170 traz na região do interflúvio Tapajós-Xingu.

### 3. CRIMES AMBIENTAIS E IMPACTOS SOBRE A PROTEÇÃO DE DEFENSORAS E DEFENSORES DO MEIO AMBIENTE<sup>20</sup>

O aumento dos crimes ambientais relacionados à Ferrogrão, antes mesmo de sair do papel, é uma das maiores preocupações dos povos indígenas da região. Isso porque, conforme estudo da InfoAmazonia, as multas por crimes ambientais ao redor do planejado trajeto da estrada de ferro aumentaram 190% após o início dos estudos (Infoamazonia, 2024). A partir de dados da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (SEMAS-PA), de 2014, ano de início do estudo de viabilidade técnica, até 2022, o órgão emitiu 6.972 multas em um raio de 50 km ao redor do traçado da ferrovia, contra 2.389 no período anterior, de 2005 a 2013. Destaca ainda um pico no número de multas na região da futura ferrovia em 2022, ano em que a Justiça determinou a consulta prévia aos povos indígenas, a qual até o presente momento ainda não ocorreu.

Publicado no início de março de 2024 (Infoamazonia, 2024), este estudo identificou que o impacto do desmatamento e de crimes ambientais causados pelo projeto logístico do agronegócio, incluindo o traçado da Ferrovia e da BR-163, já afetam diretamente 64 aldeias, 11 terras indígenas e 20 unidades de conservação. Destaca-se desde já que este é um importante dado que foi completamente ignorado no EVTEA apresentado, o que já denota a incompletude deste para o importante fim a que se destina.

No caso da Ferrogrão, apesar da criação de um Grupo de

---

<sup>20</sup> Autora: Suzany Brasil (Terra de Direitos)

Trabalho (GT) para acompanhar o processo junto ao Ministério dos Transportes em outubro de 2023, a consulta não foi feita antes do chamamento do edital de concessão, o que levou a um rompimento das instituições que compunham o GT em julho de 2024. A empresa, apesar disso, afirmou não ser necessário realizar esses estudos prévios, e informou que todas as informações estarão incluídas no Estudo de Impacto Ambiental. Porém além das questões relacionadas ao licenciamento ambiental, há necessidade de responsabilização e resolução de ações que precedem, como o cumprimento da Convenção nº 169 da OIT (consentimento livre, prévio e informado e a questão relacionada ao Parque Nacional do Jamanxim (vide Capítulo 2).

A BR-163 foi inaugurada na década de 1970 e passou por processos de pavimentação em diferentes etapas. Em 2019, teria sido finalizada e gerou novos impactos às comunidades indígenas. O projeto da Ferrogrão tem um traçado paralelo à rodovia federal.

Segundo dados da SEMAS-PA, após o edital de concessão da Ferrogrão, percebeu-se também uma mudança no tipo de crime ambiental registrados: até 2013, os delitos eram limitados principalmente a desmatamento, construção de serrarias ilegais e extração de madeira; passando a envolver também o porte de motosserra e uso de trator dentro de florestas protegidas, apreensão de animais silvestres em cativeiro, uso de mercúrio e extração de ouro em garimpo ilegal, entre outros. Além disso, as infrações registradas de 2014 até 2022 geraram multas que somam R\$ 5,5 bilhões, número 130% maior do que o registrado no período anterior, sendo 46% por desmatamento. Entre as unidades de conservação (UCs), o Parque Nacional do Jamanxim é que concentra a maior parte das multas por crimes ambientais após o início do planejamento do projeto.

Desde 2014, mais de 800 mil hectares de floresta foram desmatados nessa área, segundo dados do Projeto de Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal por Satélite (Prodes), feito pelo Instituto de Pesquisas Espaciais. Nele, pesquisadores monitoram as taxas de desmatamento na Amazônia Legal, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), até 2023.

Para a interpretação dos dados relacionados a crimes ambientais na região de influência do projeto da Ferrogrão, é importante retomar a trajetória das políticas de contenção de desmatamento e de fiscalização ambiental. Nunes et al. (2024) descreve o histórico do desmatamento e busca compreender a relação entre os esforços de fiscalização ambiental e a efetiva redução do desmatamento. Inicialmente no período entre 2004-2012, a primeira fase do Plano de Prevenção ao Desmatamento na Amazônia (PPCDAm), houve um declínio de 84% do desmatamento no bioma. Porém, após 2012, o desmatamento passa a crescer em todo o bioma, no período da 3ª e 4ª fases do PPCDAm (2012-2015 e 2016-2020), e os autores apontam uma possível relação com a descentralização das responsabilidades de fiscalização para os estados e municípios, além da revisão do Código Florestal em 2012, que concedeu anistia a 58% de todo desmatamento ilegal realizado antes de 2008, contribuindo para uma sensação de impunidade a infratores.

Como já explicitado, nesse período se intensifica o desmatamento na região do traçado do Ferrogrão, parte do chamado Arco do Desmatamento, seguindo a tendência do desmatamento no bioma. Nunes et al. (2024) narra sobre uma série de desmontes na fiscalização ambiental, sobretudo a partir de 2018 e cita que o número de funcionários das equipes de fiscalização reduziu de 1311 (2010), 965 (2016) para apenas 691 (2020). Entre 2018-2022, o governo alterou a estrutura de

fiscalização e houve uma militarização da fiscalização ambiental com a substituição de coordenadores de operações de fiscalização ambiental com experiência, por uma competência passada para o Ministério da Defesa, com forte aumento nos gastos com operações, porém com redução de eficiência na contenção do desmatamento. Houve 44% de queda nas notificações de infração (4,6 mil notificações por ano no período 2012-2018, para 2,6 mil por ano em 2019-2020); redução no pagamento de multas (que já era baixo) de 17% (período 2004-2018) para 5% (2020).

Em 2019 o funcionamento da fiscalização ambiental foi alterado com a criação de fase de conciliação e centralização dos julgamentos que adicionou morosidade ao processo (99% processos sem julgamento em 2021), aumentando a probabilidade de impunidade. Como consequência, ocorreu um rápido aumento de desmatamento em terras públicas não destinadas, TIs e UCs em 2019-2020, indicando aumento na grilagem de terras (Nunes et al., 2024). Embora o PPCDAm e a fiscalização ambiental vem sendo reestruturada a partir de 2023, os passivos que ficaram nesse período ainda reverberam, e são intensificados pelos últimos anos de impactos causados pelas mudanças climáticas e forte incidência do fenômeno El Niño que agravou a seca na Amazônia, aumentando os focos de queimadas.

Com relação a infrações relacionadas ao Cadastro Ambiental Rural (CAR), dados do Termômetro do Código Florestal<sup>21</sup> mostram as áreas embargadas em CAR por município, referentes a embargos de obras ou atividades para impedir continuidade de dano ambiental e para recuperação da área degradada. Dentre os municípios atravessados pelo trajeto da Ferrogrão, os municípios de Novo Progresso, Altamira e Trairão (PA) que abrangem maior parte do traçado, possuem o mais alto índice, com mais de 50000 ha de áreas embargadas em cada.

<sup>21</sup>Iniciativa do Observatório do Código Florestal (OCF) desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM), e o Comitê Técnico e Científico das instituições membros do OCF. Disponível em: <https://termometroflorestal.org.br/plataforma>. Acesso: 12/02/2025.



## AS MULTAS POR CRIMES AMBIENTAIS AO REDOR DO PLANEJADO TRAJETO DA ESTRADA DE FERRO AUMENTARAM 190% APÓS O INÍCIO DOS ESTUDOS (Infoamazonia, 2024)

Os dados apresentados no PPCDAm - 5ª Fase reiteram que a área de influência do Corredor Logístico Tapajós-Xingu ainda é uma das áreas mais críticas de desmatamento da Amazônia, concentrando três dos dez municípios com maior foco de queimadas em 2022 – Altamira/PA, Novo Progresso/PA e Itaituba/PA; quatro das dez Unidades de Conservação federais com maiores focos de queimadas – Flona do Jamanxim, APA do Tapajós, Rebio Nascentes Serra do Cachimbo e Flona de Altamira; e três das dez Glebas Públicas

Federais mais desmatadas de acordo com o Prodes 2022 – Sumaúma, Gorotire, Curuaés.

Dessa forma, mostra-se fundamental que essa dinâmica atual do desmatamento na área de influência do Corredor Logístico seja considerada sobre quaisquer intenções de novos investimentos em infraestrutura na região, em particular, subsidie a atualização dos Estudos Técnicos da Ferrogrão, em alinhamento aos objetivos do Eixo III de ordenamento territorial e fundiário para controle do desmatamento na Amazônia.

Em estudo sobre a mudança climática na Amazônia, publicado em março de 2022 na revista científica Nature, pesquisadores do INPE demonstraram que áreas degradadas da Amazônia pelo desmatamento e queimadas já comprometem a absorção de gás carbônico pela floresta, num cenário onde a temperatura da região degradada, principalmente no sul da Amazônia, tem aumentado a uma taxa alarmante de 0,6°C por década nos últimos 40 anos, o dobro da média global no último século. A pesquisa também aponta que o desmatamento da Amazônia tem prejudicado a queda das precipitações, o que resulta em uma perda de até 25% das

precipitações durante a estação seca no sul da Amazônia.<sup>40</sup>

No mesmo sentido, pesquisas específicas sobre os efeitos da mudança climática na produção agrícola do Brasil mostram como 28% das áreas agricultáveis no país tem ficado fora do padrão climático ideal para o cultivo de soja e milho. As projeções indicam que até 2030, 51% da agricultura na região afetada sairá desse espaço climático, aumentando para 74% até 2060.

Ao redor dos 50 km da ferrovia, também existem 337 sítios arqueológicos, sendo 130 deles na cidade de Itaituba. Fordlândia, Monte Cristo, Apecê e Santarenzinho estão entre os sítios. São vestígios pré-coloniais e históricos, como cerâmicas, terra preta. Alguns estão rentes ao traçado da rodovia BR-163, como é o caso do sítio São João e do sítio São Cosme, ambos ainda em fase de estudo (vide capítulo 4).

Ainda, importa destacar que essa falta de apuração efetiva dos impactos do projeto, implica em violação das previsões do protocolo de Escazu, já assinado pelo Brasil desde 2018. E nesse aspecto, importa observar no aspecto sócio jurídico, que a ameaça e criminalização dos povos que atualmente são os territórios afetados é efeito também da luta pela garantia dos direitos dos povos tradicionais, que até o momento não foram sequer consultados conforme lhes é assegurado pela Convenção 169 da OIT.

Atualmente, já há contabilização de casos de ameaças e violações de direitos humanos contra lideranças de povos indígenas e tradicionais, sendo que a cada nova autorização de andamento desse projeto, essas ocorrências se intensificam e se tornam ainda mais violentas.

Em conclusão, entende-se como pouco eficaz essa suposta atualização dos estudos de impacto da Ferrogrão, não avaliando com o necessário aprofundamento os custos e benefícios socioambientais do projeto, instrumento fundamental para o controle social e a transparência das condições para concessão da Ferrogrão.

## 4. PATRIMÔNIO CULTURAL E ARQUEOLÓGICO<sup>22</sup>

Com relação ao patrimônio cultural e arqueológico, nota-se que a partir da entrega pela empresa MRS Estudos Ambientais de um Projeto de Avaliação de Potencial de Impacto ao Patrimônio Arqueológico (PAPIPA) em 2019, seguido por um Relatório de Avaliação de Impacto aos Bens Culturais Registrados (RAIPI – com 4 volumes de fichas de verificação) em 2020, bem como complementações solicitadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), desde fevereiro de 2021 o IPHAN já havia anuído com o prosseguimento do licenciamento ambiental arqueológico (Parecer Técnico nº322/2021/ATEC-CNA/CNA/DEPAM).

O PAPIPA foi redigido a partir de dados secundários e apresenta os objetivos, metodologia e proposta de engajamento com o público e divulgação científica relacionada ao trabalho. Ressalta-se que o referencial teórico deste estudo é extremamente limitado, não levando em conta uma relativamente extensa produção sobre a arqueologia no oeste paraense (e.g. Munduruku, 2019; Rocha, 2020; Rocha, Honorato de Oliveira, 2016), que inclusive aborda as relações de povos indígenas e tradicionais com seu patrimônio cultural – tema este completamente ignorado pelo trabalho –, ao invés disso trazendo informações sobre a arqueologia da Ilha de Marajó, da Cultura Maracá e de outras localidades muito distantes (ambos esses exemplos localizados na Foz do Rio Amazonas) e pouco pertinentes para a região foco dos estudos. A proposta de engajamento junto ao público desconsidera comunidades

<sup>22</sup>Autores: Bruna Cigaran Rocha e Vinicius Honorato (Universidade Federal do Oeste do Pará)

**DESCONSIDERA-SE OS IMPACTOS SOBRE LUGARES SIGNIFICATIVOS E SAGRADOS DE POVOS INDÍGENAS E DE COMUNIDADES NEGRAS, QUILOMBOLAS E TRADICIONAIS QUE ESTEJAM EM ÁREAS NÃO DEMARCADAS OU DELIMITADAS**

tradicionais e indígenas que vivem nesta região (no errático Levantamento Etnohistórico apresentado, sequer há menção ao mais numeroso e notório povo indígena da região, o povo Munduruku) focando sobretudo nos trabalhadores da própria obra, das fazendas encontradas no percurso. O RAIPI já apresenta dados de campo bastante limitados, pois não houve coleta de materiais arqueológicos; os sítios arqueológicos registrados pela pequena equipe que percorreu o que então era previsto como sendo o traçado foram nomeados com o nome do próprio empreendimento, “Sítio Ferrogrão”, indo de I a XI, assim dando sequência a um processo de apagamento cultural do patrimônio histórico e elenca bens culturais registrados relativos ao patrimônio imaterial. Até este momento, não havia

uma definição precisa do traçado da ferrovia; em Parecer Técnico (nº1101/2019/ATEC-CNA/CNA/DEPAM) o IPHAN conclui que o empreendimento deve ser categorizado como nível IV e não nível III segundo os critérios da Instrução Normativa nº01/2015 em virtude do desconhecimento do traçado final da ferrovia à época.

Já em 2024, a partir da retomada dos estudos após sua suspensão pela Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº6553, o Caderno Socioambiental (Revisão 2024/2) que integra o EVTEA da Ferrovia EF-170, traz graves e significativas omissões e direcionamentos relativos ao Patrimônio Cultural que saltam aos olhos e que serão elencados a seguir:

**i)** A despeito do arcabouço legal citado nos quadros 7.1-3 (“Legislação Federal Indigenista”), 7.1-4 (“Legislação Federal Comunidades Tradicionais”) e 7.1-5 (“Legislação

Federal Pesquisa Arqueológica”) e mais adiante no texto (especificamente a Portaria IPHAN n° 375, de 19 de setembro de 2018), não fica evidente a compreensão de que a Constituição Federal brasileira de 1988 promoveu uma mudança de orientação do direito do patrimônio para o direito dos povos e comunidades ao seu patrimônio cultural. Isto é agravado pelo uso da Portaria Interministerial n.60, o que pode ser considerado atualmente como um dos principais regulamentos utilizados para negar a proteção ao patrimônio cultural indígena e de povos tradicionais. Isto porque a Portaria Interministerial n°60 estabeleceu critérios de “presunção de interferência” como gatilhos para desencadear a participação da FUNAI e do IPHAN no licenciamento ambiental sem embasamento técnico para a definição das distâncias preestabelecidas de acordo com a tipologia do empreendimento (Portaria Interministerial n.º 60/2015, art. 3.º, §2.º, III). A definição de terra indígena adotada pela portaria desconsidera o caráter meramente declaratório da demarcação ao excluir áreas de ocupação tradicional que não estejam identificadas e delimitadas. Desconsidera-se os impactos sobre lugares significativos e sagrados de povos indígenas e de comunidades negras, quilombolas e tradicionais que estejam em áreas não demarcadas ou delimitadas. Desta forma o Caderno Socioambiental afirma que “Cabe ressaltar que não foram identificados sítios arqueológicos nas duas terras indígenas que incidem, no contexto da Ferrogrão, dentro do limite estabelecido pela Portaria Interministerial 60/2015 com relação à projetos ferroviários” (p. 653). O patrimônio cultural do povo Munduruku, povo este estimado em cerca de 17 mil pessoas que vive terras indígenas em diferentes etapas do processos administrativo no oeste do Pará, está espalhado por esta região, inclusive em áreas fora das terras demarcadas,

pois afinal a demarcação de terras indígenas não pode ser explicada somente como resultante de um procedimento técnico de caracterização de evidências etno-históricas, mas também como produto de um campo de forças e pressões adversas de oligarquias e grupos políticos, que agem para inviabilizar ou limitar o reconhecimento dos direitos territoriais (Pacheco de Oliveira, 2012, p. 372-373).

Vale ainda destacar a ausência da menção do Decreto 8760/2016 relativo ao Conselho Nacional dos Povos e Comunidades Tradicionais. Embora o Decreto 6040/2007 que Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais seja citado no Quadro 7.1-4, o Decreto 8760/2016 é extremamente relevante pois ele lista Povos e Comunidades Tradicionais, incluindo povos indígenas; comunidades quilombolas; povos e comunidades de terreiro/povos e comunidades de matriz africana; pescadores artesanais; extrativistas, e ribeirinhos, estando esses segmentos aqui arrolados presentes em territórios tradicionais (tanto em territórios oficialmente reconhecidos quanto em territórios que ainda não possuem reconhecimento do Estado) a serem indubitavelmente impactados pela EF-170 (vide seção C). Inclusive algumas dessas comunidades (Pimental e São Francisco; a Colônia pescadores Itaituba e as comunidades de Montanha e Mangabal) já possuem Protocolos de Consulta. A vaga alegação de que “levantamentos acerca de comunidades tradicionais serão aprofundados durante o processo de licenciamento ambiental” na página 642, não oferece garantia de que a presença dessas comunidades será de fato considerada ou contemplada em processos de Consulta Livre, Prévia e Informada. A única comunidade tradicional nomeada em todo o relatório é a Comunidade Aruri, presente no município de Trairão. Todas essas comunidades possuem patrimônios

**O PATRIMÔNIO CULTURAL DO POVO MUNDURUKU CONTIDO EM LUGARES SAGRADOS JÁ SOFRE COM UM ACÚMULO DE IMPACTOS OCASIONADOS PELO PRÓPRIO ESTADO BRASILEIRO.**

**VALE LEMBRAR QUE A DESTRUIÇÃO DE LUGARES SAGRADOS E DE CULTO REPRESENTA UMA GRAVE VIOLAÇÃO DE DIREITOS HUMANOS**

empresendimento: Santarenzinho (Registro CNSA-IPHAN: PA-ST-33) e Itapacurá I e Itapacurá II (Registros CNSA-IPHAN: PA-ST-29 e PA-ST-30, respectivamente) foram inicialmente registrados pelo arqueólogo Celso Perota na década de 1970 (Perota, 1979) e então cadastrados desde 1997 junto ao portal supracitado do IPHAN. Embora ambos topônimos ‘Santarenzinho’ e ‘Itapacurá’ sejam mencionados no Caderno Socioambiental que integra o EVTEA da Ferrovia EF-170, apenas constam como “dois ramais ferroviários”. Além de demonstrar a pobreza da pesquisa que embasa as partes iniciais do licenciamento arqueológico, algo já aludido acima e que será novamente exemplificado a seguir, o quadro se agrava a partir do momento que Santarenzinho, conhecido como Uxituba até o início do século XX, consiste em fundamental local sagrado para o povo Munduruku, tendo sido uma grande aldeia munduruku que chegou a ser uma missão da ordenação capuchinha durante o século XIX e onde foram identificados diversos sepultamentos primários. Note-se que o IPHAN possui conhecimento deste fato,

culturais de natureza material e imaterial (como seus cemitérios) cuja proteção não está efetivamente garantida pelo que se anuncia no Caderno Socioambiental e pelos PAPIPA e RAIPI apresentados.

ii) Omissão de lugares sagrados e sítios arqueológicos indígenas registrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do IPHAN, alguns dos quais serão destruídos pelo empreendimento, caso ele se concretize. Alguns desses locais estão localizados na Área Diretamente Afetada (ADA) do

pois desde 2022 o licenciamento ambiental de um Terminal de Transbordo de Cargas que impactaria o local foi suspenso a partir de recomendação do Ministério Público Federal (vide RECOMENDAÇÃO Nº 3/2022/GAB1/PRM/SANTARÉM, Ref.: Inquérito Civil nº 1.23.002.000648/2021-49) até que seja realizada Consulta Livre, Prévia e Informada com o povo Munduruku segundo o seu Protocolo de Consulta. Tampouco há menção dos lugares sagrados e sítios arqueológicos indígenas Karobixexé (também conhecidos como Cachoeira das Sete Quedas) e Dekoka'a (ou Morro dos Macacos), ambos destruídos respectivamente pelas barragens de Teles Pires e de São Manoel, algo amplamente noticiado e objeto de publicações científicas. Inclusive a 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região em 2016 decidiu que a concessão da licença de operação da barragem de Teles Pires era inválida, pois a consulta livre, prévia e informada aos Kayabi, Apiaká e Munduruku, impactados pela construção da hidrelétrica de Teles Pires, não teria ocorrido de acordo com a Convenção 169 da OIT e que os Kaiabi, Apiaká e Munduruku precisavam ser ouvidos sobre as próximas decisões a serem tomadas a partir de um plano de consultas com a participação da Funai e do Iphan. Portanto, o patrimônio cultural do povo Munduruku contido em lugares sagrados já sofre com um acúmulo de impactos ocasionados pelo próprio Estado brasileiro. Vale lembrar que a destruição de lugares sagrados e de culto representa uma grave violação de direitos humanos. Para a Organização das Nações Unidas (ONU), a destruição, a pilhagem e o ataque a símbolos, bens e lugares relacionados à identidade religiosa e ao patrimônio cultural de grupos minoritários cria um ambiente propício ao genocídio e ao cometimento de atrocidades em massa (United Nations, 2014, p. 16-21). Sobre a proteção dos lugares sagrados e sepultamentos, a Convenção n.º 169 da OIT

exige que os Estados avaliem o impacto espiritual das atividades de desenvolvimento sobre os povos indígenas (art. 7.º, 3), o que, no Brasil, deveria acontecer durante o licenciamento ambiental. Os “impactos culturais” têm que ser considerados, inclusive, na análise da viabilidade do empreendimento (Soares; Farias, 2018, p. 149).

iii) A falta de rigor científico que permeia as pesquisas arqueológicas se torna evidente quando se apresenta, na seção 10.3.7.1.1.1., a “Caracterização do Patrimônio Arqueológico do Estado do Mato Grosso”. O Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas – PRONAPA, e o Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas da Bacia Amazônica – PRONAPABA datam da década de 1960 e 1970, respectivamente, e não de “meados do século XIX” (p. 646). Já na seção 10.3.7.1.1.2., “Patrimônio Arqueológico do Estado do Pará,” seguem outros equívocos que novamente evidenciam a falta de preparo científico. A título de exemplo (são muitos erros para serem listados aqui), podemos mencionar que o Caderno Socioambiental se refere ao início de pesquisas arqueológicas no Estado do Pará na década de 1940 (os naturalistas João Barbosa Rodrigues [1875] e Charles Frederick Hartt [1885] e o viajante Henri Coudreau [1897] já haviam levantado informações arqueológicas no oeste paraense no século XIX; o Museu Paraense Emílio Goeldi possui longa tradição em pesquisas arqueológicas no estado que também remontam aos anos oitocentos); o livro de Eduardo Neves (e não Nunes, como aparece ao fim do primeiro parágrafo da p. 648) pode apresentar informações acerca do alto Xingu e da Ilha do Marajó, todavia em nenhum momento menciona este arqueólogo ter desenvolvido “estudos” nessas regiões, como é alegado no texto. A ausência de referencial teórico demonstra que os trabalhos sendo levados adiante com anuência do IPHAN desconsideram uma série de informações que seriam



**Omissão de lugares sagrados e sítios arqueológicos indígenas registrados no IPHAN**

importantes para guiar pesquisas arqueológicas em campo; não é de se surpreender, portanto, que apenas 26 sítios e 17 ocorrências arqueológicas tenham sido registrados pela equipe em campo em área tão extensa.

**iv)** Omissão absoluta de impactos gerados pela Hidrovia Tapajós às paisagens culturais por ela atravessadas. A EF-170 está intimamente conectada aos “portos” de Miritituba e Itaituba que têm sido licenciados no âmbito do Estado do Pará e com a chamada Hidrovia Tapajós, por onde os grãos estão sendo transportados diariamente em grandes embarcações. Este trecho navegável do rio Tapajós abarca uma porção do médio Tapajós, abaixo das cachoeiras, e do baixo Tapajós; a instalação desses empreendimentos têm levado à transfiguração de paisagens culturais, engendrando o desenvolvimento de uma paisagem industrial ao longo deste trecho do rio. Vale lembrar que esta região abriga dezenas de povos indígenas e tradicionais que vivem em terras públicas não destinadas, em terras indígenas em diferentes etapas do processo de reconhecimento pelo Estado e em Unidades de Conservação. Todos esses povos e comunidades possuem patrimônios culturais específicos que já vem sendo impactados pelo tráfego constante de embarcações, que além de interditar o uso do rio para transporte, pesca, atividades de ensino e aprendizagem, de lazer e rituais, promove a destruição de sítios arqueológicos e lugares sagrados ou significativos a partir de processos de erosão desencadeados pelas ondas geradas por embarcações de grande porte. Com a transfiguração das paisagens, povos ágrafos que transmitem seu conhecimento e história a partir da oralidade ancorada em referenciais topográficos e paisagísticos perdem seus referenciais mnemônicos. Nada disso é contemplado pelos estudos

**POVOS INDÍGENAS E  
COMUNIDADES TRAIICONAIAS  
DO MÉDIO E BAIXO TAPAJÓS  
POSSUEM PATRIMÔNIOS  
CULTURAIS ESPECÍFICOS QUE  
JÁ VEM SENDO IMPACTADOS  
PELO TRÁFEGO CONSTANTE  
DE EMBARCAÇÕES DA  
HIDROVIA TAPAJÓS, QUE  
ALÉM DE INTERDITAR O USO  
DO RIO PARA TRANSPORTE,  
PESCA, ATIVIDADES DE  
ENSINO E APRENDIZAGEM,  
DE LAZER E RITUAIS,  
PROMOVE A DESTRUIÇÃO  
DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS  
E LUGARES SAGRADOS OU  
SIGNIFICATIVOS**

relacionados à implementação da Ferrovia EF-170.

v) Desconsideração dos impactos ao patrimônio cultural gerados pelo anúncio da obra. No âmbito da arqueologia brasileira e amazônica, da antropologia, da linguística, bem como em um campo conhecido como ecologia histórica (que articula essas áreas com as ciências da natureza), uma série de pesquisas comprovam a indissociabilidade da atual composição vegetativa (seja de savanas e florestas, ou outros biomas) da presença humana, particularmente dos povos indígenas e tradicionais (Balée, 1989; Cunha; Magalhães; Adams, 2021), ao longo dos últimos 12 mil anos. O relatório publicado pelo Painel Científico da Amazônia (Science Panel for the Amazon - SPA, em inglês) explica que a “história evolutiva dos

biomas amazônicos ao longo do Holoceno está fortemente entrelaçada com práticas de manejo indígenas”, “ao ponto de, hoje, ser difícil separar o patrimônio natural do patrimônio cultural na região” (Neves et al., 2021a, p. 3 e 4, respectivamente – tradução nossa). O texto é taxativo ao afirmar que “na Amazônia, patrimônio natural é patrimônio cultural” (ibid., p. 29), postulado que também se aplica às outras regiões brasileiras. Pesquisadores da área têm adotado o conceito de “patrimônio biocultural” dos povos da floresta como forma de reconhecer as inextricáveis relações entre a presença humana e a natureza. Ocorre que em uma estimativa conservadora, calcula-se que o projeto da EF-170 impulsionará a demanda

por terras e elevaria o desmatamento em ao menos 2.040 km<sup>2</sup> (Araújo et al., 2020), porque a expectativa gerada pela implementação desses empreendimentos conhecidamente incentiva processos de grilagem de terras (Alarcon; Guerrero; Torres, 2016), processo esse comprovadamente associado ao desmatamento. Paisagens e plantas imbuídas de história compõe paisagens culturais dos povos da floresta; atuam como potenciais índices da presença humana pretérita para cientistas e podem marcar a presença de algo sagrado ou significativo para esses povos. Para além disso, essas paisagens e plantas dão suporte a práticas de manejo persistentes que seguem, ou seguiam, compondo processos de ensino e aprendizagem enraizados nos territórios tradicionais. Através delas é que ocorre a transmissão social de conhecimentos sobre o comportamento da natureza, sobre a produção das materialidades culturalmente situadas que por sua vez se entrelaçam com regras sociais, sendo informadas por mitos e que desembocam na manutenção de equilíbrios ambientais e conseqüentemente na saúde coletiva. Processos de esbulho territorial desencadeados por desmatamento, portanto, ocasionam risco ao patrimônio cultural dos povos indígenas e tradicionais que vivem no norte do Mato Grosso e no Oeste do Pará. Ao queimar o patrimônio biocultural amazônico, rompe-se esse fio de continuidade com o passado ancestral da região. O senso de pertencimento a um determinado território é também informado pelos seus marcos topográficos e fitoecológicos, que podem ser comparados a monumentos e lugares de memória para populações urbanas, como igrejas, escolas, bibliotecas, museus, lugares de afeto.

**vi)** Ameaça aos povos indígenas isolados e ao seu patrimônio cultural. Embora este ponto esteja entre os mais graves a

serem abordados, por se tratar da possibilidade de genocídio, sua inserção ao final deste breve parecer se justifica pelo fato de que argumentos acima desenvolvidos referentes às paisagens culturais, sua importância mnemônica e sobre os modos de vida, bem como do acúmulo de impactos gerados por outros empreendimentos promovidos pelo Estado brasileiro e sobre processos de invasão de terras públicas a partir do desmatamento desenfreados se relacionam com a situação colocada a seguir. O capítulo “Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas” do relatório da Comissão Nacional da Verdade-CNV (2014) calcula que o Estado brasileiro tenha levado à morte mais de oito mil indígenas entre 1946-1988. Dentre os povos que sofreram processo de genocídio neste período estão os povos Panará (Krenakore) e Arara, devido à abertura das BRs 163 (Cuiabá-Santarém) e 230 (Transamazônica), respectivamente. O trabalho da CNV aponta que o “processo de contato e remoção ocasionou a morte de 176 indígenas Panará, aproximadamente 66% da população original”; em 1998 este povo obteve em juízo reparações da União e da Funai. Informa o relatório que em 2003, a União e a Funai foram condenadas em uma ação indenizatória pelos danos materiais e morais causados pelo contato. A indenização, que soma mais de 1,2 milhão de reais, diz respeito aos danos sofridos pelos Panará em razão do contato e da remoção forçada de suas terras tradicionais” (CNV, 2014, p. 231). O capítulo traz ainda o relato do sertanista Afonso Alves Cruz sobre a situação de contato:

“A sensação era de desespero. Na hora, não dava para pensar, só agir: trazer índio nas costas, identificar grupo que estava lá e não podia trazer, medicar. Era constante, 24 horas por dia. A gripe foi mortal. Esse foi um grande aprendizado: não se deve fazer nenhum tipo de aproximação com índios isolados sem que se esteja preparado. E, se não estiver preparado, quem vai sofrer as consequências são os índios. Porque eles vão morrer” (In: CNV, vol 2, 5-2, p. 230-231).

Causa espanto, portanto, que no Caderno Socioambiental ocorram escassas referências a povos indígenas isolados/ em isolamento voluntário. A problemática definição de Terra Indígena oferecida pela Portaria Interministerial n.60 de 2015 é tomada como referência:

**a)** áreas ocupadas por povos indígenas, cujo relatório circunstanciado de identificação e delimitação tenha sido aprovado por ato da FUNAI, publicado no Diário Oficial da União; **b)** áreas que tenham sido objeto de portaria de interdição expedida pela FUNAI em razão da localização de índios isolados, publicada no Diário Oficial da União; e c) demais modalidades previstas no art. 17 da Lei no 6.001, de 19 de dezembro de 1973 (BRASIL, p. 71, 2015)” (In: Caderno Socioambiental, p. 626).

Ocorre que a respeitada entidade Opi (Observatório dos Direitos Humanos dos Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato) aponta em documento enviado ao Ministério dos Povos Indígenas o risco da Ferrogrão aumentar a vulnerabilidade de oito registros de povos indígenas isolados; desses, seis estão dentro de Terras Indígenas, um está em Unidade de Conservação e outro registro encontra-se em uma área sem qualquer proteção formal. Nos casos analisados, a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) reconhece 6 desses 8 registros, incluindo somente os que localizam dentro de Terras Indígenas, e tratam-se de informações nas etapas de estudo e qualificação, o que significa que ainda não

foram confirmadas pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai). Os dados analisados foram levantados e sistematizados através da Plataforma Mapi (Monitoramento de Ameaças aos Povos Indígenas Isolados), ferramenta geoespacial desenvolvida pelo Opi e pela Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (Coiab), com apoio da Operação Amazônia Nativa (Opan). Eles mostram que, considerando-se a área de ocupação e as áreas do entorno de cada registro examinado, a maior ou menor proximidade com o traçado da ferrovia e variáveis como desmatamento e status de proteção legal, a Ferrogrão pode aumentar a vulnerabilidade de grupos isolados. Apenas quatro dos registros potencialmente impactados estão localizados em Terras Indígenas regularizadas (Menkragnoti, Kayapó, Apiaká/Kayabi e Munduruku), entre os estados do Pará e Mato Grosso. Apesar de considerar que a proteção legal aumenta a capacidade de resistência dos grupos isolados às pressões externas, as quatro terras em questão já são fortemente impactadas por garimpo e desmatamento ilegal, situação que pode ser agravada com a construção da ferrovia. Dois registros, nas TIs Apiaká do Pontal e Isolados e Sawré-Muybu, encontram-se em territórios indígenas apenas delimitados - em estágio inicial do processo de demarcação - e um terceiro localiza-se na Reserva Extrativista Riozinho do Anfrísio, Unidade de Conservação de Uso Sustentável. Em todos os casos, há pressão de desmatamento ilegal e grilagem de terras. O registro mais vulnerável entre os oito potencialmente atingidos pela Ferrogrão fica na região da Serra do Cachimbo, fora de qualquer área protegida e sem proteção legal formal, o que o torna altamente vulnerável. Entre todos os registros de presença de grupos isolados analisados, dois podem estar em maior risco pela proximidade com o traçado da ferrovia, no Riozinho do Anfrísio,

na região conhecida como Terra do Meio, no interflúvio entre os rios Tapajós e Xingu, no Pará; e o da Terra Indígena Sawré-Muybu. Em todos os casos, o avanço das ameaças compromete não apenas os ecossistemas imprescindíveis à reprodução física e cultural dos povos indígenas isolados, mas também o direito ao isolamento voluntário e aos modos de vida tradicionais ao expô-los ao risco do contato forçado. Mais uma vez, os dados demonstram uma pressão fundiária substancial já existente nos entornos dos territórios indígenas isolados. A Ferrogrão pode aumentar a pressão ao facilitar o acesso a essas áreas, por um lado, e ao favorecer a exportação de grãos e a expansão da monocultura de soja, por outro. A consequência pode ser a intensificação de invasões e o agravamento de conflitos territoriais, uma combinação já bem conhecida e de efeitos genocidas. Povos indígenas isolados muito frequentemente são grupos de sobreviventes de massacres provocados por esse tipo de projeto dito de desenvolvimento.

Em conclusão, é importante que se atente para o fato de que a emissão de licenças ambientais passa por escolhas políticas que concebem o patrimônio cultural e os lugares sagrados dos povos indígenas e tradicionais como passíveis de eliminação em nome da construção do empreendimento da vez. É evidente o racismo que atravessa essas decisões: é inimaginável que monumentos do cristianismo, por exemplo, sejam tratados com a mesma indiferença burocrática (Herzfeld, 2016).

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando as análises apresentadas neste parecer técnico independente, cabe ressaltar as seguintes conclusões e recomendações:

Essas fragilidades refletem, por sua vez, problemas associados à ausência do Estado, retrocessos entre políticas públicas e incentivos governamentais a práticas de apropriação indevida de territórios e ao uso insustentável de recursos naturais. Essa realidade vem se constituindo de longa data, mas se intensificou nos últimos anos, como resultado de fatores como:

- a) Pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém, na ausência de ações previstas no Plano BR-163 Sustentável;
- b) Instalação de terminais portuários em Miritituba e Santarém;
- c) Grandes hidrelétricas, previstas e implantadas nas bacias do Tapajós e Xingu; e
- d) Retrocessos entre políticas relacionadas a áreas protegidas e ao combate a crimes ambientais.

**2)** A atualização do EVTEA da Ferrogrão (EF-170), baseada nos mesmos Termos de Referência dos estudos originais de 2014, não superou falhas relacionadas a um grave subdimensionamento de riscos de desmatamento e outros impactos socioambientais do empreendimento. Em grande medida, esse problema reflete a desconsideração de: dinâmicas de ocupação e uso de recursos naturais, inclusive conflitos socioambientais, num contexto de frágil governança territorial; e riscos de impactos cumulativos e sinérgicos com outros componentes do Corredor Logístico Tapajós-Xingu (rodovia BR-163, portos e hidrovia entre Miritituba e Santarém). Nesse sentido, chama atenção o fato do processo de atualização do EVTEA da Ferrogrão ter ignorado um conjunto de estudos técnico-científicos e alertas de organizações da sociedade civil.

## HÁ ELEVADOS RISCOS DE DESMATAMENTO E OUTROS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA FERROGRÃO, RELACIONADOS, EM GRANDE MEDIDA, A FRAGILIDADES DE GOVERNANÇA TERRITORIAL NUMA REGIÃO DE FRONTEIRA AMAZÔNICA

3) Com base nas experiências com o Corredor Tapajós-Xingu e outras grandes obras de infraestrutura na Amazônia ao longo das últimas décadas, pode-se afirmar que uma análise robusta de riscos socioambientais da Ferrogrão, no que se refere ao desmatamento

e problemas socioambientais associados, deve considerar um conjunto de variáveis, relacionadas aos seguintes temas:

- a) Ordenamento fundiário e territorial: situação fundiária; normas sobre o acesso a terras públicas e implicações para práticas de grilagem e especulação fundiária; conflitos agrários; situação de criação e regularização fundiária de unidades de conservação; demarcação e homologação de territórios indígenas, reconhecimento de direitos territoriais de populações tradicionais (quilombolas, extrativistas, ribeirinhos, etc.); normas sobre o acesso a outros recursos naturais (minerais, madeireiros, hídricos, etc.);
- b) Capacidades institucionais para assegurar o cumprimento de normas legais sobre a proteção dos direitos territoriais de povos indígenas e outras comunidades tradicionais, assim como de agricultores familiares, e o cumprimento da legislação ambiental sobre a proteção de florestas e rios em áreas públicas e privadas;
- c) Situação atual e dinâmicas de desmatamento, especialmente em termos de florestas passíveis de desmatamento legal, e vulneráveis ao desmatamento ilegal;
- d) Incentivos econômicos (crédito e incentivos fiscais) para atividades econômicas e seu grau de atrelamento a mecanismos de implementação do Código Florestal (APPs, Reservas Legais); e

e) Dinâmicas regionais: como fluxos migratórios e mudanças potenciais; alterações no tráfego de rodovias próximas aos terminais; outras grandes obras de infraestrutura no território e potencial de efeitos cumulativos e sinérgicos.

**4)** Um primeiro passo para superar as graves limitações dos atuais estudos da Ferrogrão (tanto EVTEA como EIA) seria a realização, com metodologia participativa, de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Corredor Logístico Tapajós-Xingu, com atenção especial para impactos sinérgicos e cumulativos, questões de governança territorial e alternativas, no contexto da elaboração do novo Plano Nacional de Logística (PNL 2050), e de forma articulada a outras políticas públicas afins (ex.: PPCDAM, Plano Clima). Nesse sentido, a Avaliação de Impactos Cumulativos deve ser atrelada à AAE do Corredor Logístico Tapajós-Xingu, com atenção aos seguintes componentes ambientais e sociais significativos: povos indígenas (em diferentes contextos: urbanos, fora da TI, TIs, povos isolados e de recente contato), comunidades tradicionais, agricultores familiares e patrimônio biocultural. A análise de impactos cumulativos na região portuária de Itaituba deve incluir as áreas urbanas, a região portuária de Miritituba e o conjunto de mais de 10 obras previstas na região, considerando também outras políticas de zoneamento e uso de solo (ex.: Plano Diretor) e relacionadas a corpos hídricos (ex.: Outorgas de uso), considerando os impactos cumulativos nas Reservas Indígenas Praia do Índio, Praia do Mangue, indígenas em contexto urbano, e outros territórios da região como as Terras Indígenas Sawré Muybu e Sawré Bapin, e comunidades ribeirinhas/beiradeiras;

**5)** Com base em estudos robustos sobre riscos

socioambientais da Ferrogrão e alternativas, elaborados de forma participativa, haveria subsídios para superar outra questão chave do processo de planejamento que tem sido negligenciada e que se relaciona aos encaminhamentos da ADI n.6553: a necessidade de respeitar o direito à consulta livre, prévia e informada de povos indígenas e outras populações tradicionais, respeitando seus protocolos autônomos de consulta, sempre que houver.

**6)** Recomenda-se a inclusão das Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará no Termo de Referência específico (TdR) da FUNAI para elaboração de Estudo de Componente Indígena do EIA da Ferrogrão. A partir da elaboração da AAE considerando impactos indiretos e cumulativos do Corredor Logístico Tapajós-Xingu, analisar quais outras Terras Indígenas devem ser incluídas no TdR. Devem receber atenção especial os riscos da Ferrogrão para povos indígenas em situação de isolamento voluntário.

**7)** Recomendamos a análise de impactos no Parque Nacional do Jamanxim e na Floresta Nacional do Jamanxim, com envolvimento do Instituto Chico Mendes de Biodiversidade, órgão responsável pela gestão das UCs, para que as alterações não ocorram, ou caso haja propostas de alterações de UCs, que sejam realizadas de acordo com a legislação e normas cabíveis e não de forma ilegal como ocorreu via medida provisória. O mesmo deve ocorrer com a Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo que deverá passar por aval do órgão competente (ICMBio) devido a sobreposição de área afetada com a zona de amortecimento da UC;

**8)** Existe a necessidade de alinhamento com o Plano de Ação



**A necessidade de respeitar o direito à consulta livre, prévia e informada de povos indígenas e outras populações tradicionais, respeitando seus protocolos autônomos de consulta, sempre que houver.**

de Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia (PPCDAm), especialmente o objetivo do Eixo III de ordenamento territorial e fundiário para controle do desmatamento, com o planejamento de corredores logísticos, com a inclusão de análises da dinâmica atual do desmatamento na atualização do EVTEA da Ferrogrão;

**9)** Ademais, há necessidade de reestruturação de corpo técnico e do mecanismo de fiscalização ambiental, além da garantia de orçamento adequado para atividades, a fim de melhorar a eficiência no combate a crimes ambientais na Amazônia legal nas escalas federal e estadual

**10)** É necessária a realização de estudos relacionados ao patrimônio cultural indígena considerando áreas fora das TIs que também compõem esse patrimônio como lugares significativos e sagrados. Consideração do patrimônio cultural do povo indígena Munduruku considerando todo o território deste povo, e não apenas as duas Reservas Indígenas identificadas como afetadas, realizando processos de consulta seguindo o protocolo do povo Munduruku.

**11)** Deve haver adequação dos estudos relacionados às pesquisas arqueológicas realizadas que apresentam falta de rigor científico e ausência de referências existentes que são próprias à região de estudo. Deve ocorrer a inclusão de lugares sagrados e sítios arqueológicos indígenas, além de análise de impactos às paisagens culturais e ao patrimônio biocultural das áreas atravessadas pelo empreendimento;

**12)** Recomendamos a revisão dos nomes dados a sítios arqueológicos identificados pela empresa que executou o

trabalho arqueológico (retirada do nome “Ferrogrão” dos sítios identificados)

**13)** É fundamental garantir a análise de Análise de possíveis impactos a povos indígenas isolados citados em 8 registros na região da EF-170 e respeito aos direitos de povos em isolamento voluntário e aos modos de vida tradicionais de forma a evitar a exposição do risco de contato forçado.

**14)** Existe a necessidade de revisão da Portaria n.60 em relação a competência dos órgãos consultivos do licenciamento, de forma a garantir maior participação de comunidades locais na definição sobre limites espaciais de presunção de impactos, no âmbito de um processo de consulta livre, prévia e informada.

# REFERÊNCIAS

**ALARCON, D.; GUERRERO, N.; TORRES, M. 2016 “Saída pelo norte”: a articulação de pro-jetos de infraestrutura e rotas logísticas na bacia do Tapajós.** In: ALARCON, D.F.; MILLIKAN, B; TORRES, M. (orgs.). Ocekadi: Hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na bacia do Tapajós. 1. ed. Brasília; Santarém: International Rivers; PAA/Universidade Federal do Oeste do Pará, p. 43-78, 2016.

**ARAÚJO, R. S. B. O grito dos silenciados contra a devastação neoliberal na BR-163. Tese. Belém, NAEA/UFPA, 2020.**

**ARAÚJO, R.; ASSUNÇÃO, J.; BRAGANÇA, A.** Os impactos ambientais da Ferrogrão: uma avaliação ex-ante dos riscos de desmatamento. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2020.

**ARAUJO, R.A; CASTRO, Edna; ROCHA, Gilberto; SÁ, Maria Elvira; MATHIS, Armin, MONTEIRO, Maurílio; PUTY, Claudio; MONTEIRO, Raimunda; CANTO, Otávio, BENATTI, José. Estado e Sociedade na BR 163: desmatamento, conflitos e processos de ordenamento territorial.** In: Sociedade, Território e Conflitos: BR-163 em Questão. Org: Edna Castro, Belém: NAEA, 2008\

**ARAUJO, R.; Assunção, J.; Bragança, A. Resumo para política pública. Os impactos ambientais da Ferrogrão: Uma avaliação ex-ante dos riscos de desmatamento.** Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2020

**BALÉE, W. “The culture of Amazonian forests”. In: POSEY, Daryl; BALÉE, William (orgs.). Resource Management in Amazonia: Indigenous and Folk Strategies. New York: New York Botanical Gardens, 1989. p. 1-21. (Advances in Economic Botany, v. 7).**

**BASTA, P. C.; HACON, S. S. Nota Técnica: Impacto do mercúrio**

na saúde do povo indígena Munduruku, na Bacia do Tapajós. Rio de Janeiro: Fiocruz e WWF, 2020.

**BRASIL. Plano de Desenvolvimento Sustentável para a região de influência da rodovia BR-163.** Diretrizes para sua elaboração e implementação. 2004. Disponível em:< [https://philip.inpa.gov.br/publivres/Dossie/BR163/Documentos%20Oficiais/Plano%20BR163%20Sustentavel%20Proposta%20final\\_%2029.01.2004.pdf](https://philip.inpa.gov.br/publivres/Dossie/BR163/Documentos%20Oficiais/Plano%20BR163%20Sustentavel%20Proposta%20final_%2029.01.2004.pdf)>. Acesso em 29 de julho de 2024

**CASTRO, E. M. R, MONTEIRO, Raimunda;** CASTRO, C. P. Dinâmica de atores, uso da terra e desmatamento na Rodovia Cuiabá-Santarém. Papers do NAEA (UFPA), Belém, p. 1-27, 2005

**CHIAVARI, J.; ANTONACCIO, L.;** COZENDEY, G. Regulatory and Governance Analysis of the Life Cycle of Transportation Infrastructure Projects in the Amazon. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2020.

**COSTA, W.; DAVIS, J.; RIBEIRO, A.; SOARES FILHO, B.** Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão?. Belo Horizonte: Centro de Sensoriamento Remoto, Universidade Federal de Minas Gerais, 2020 [https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Ferrograo\\_policy-brief\\_.pdf](https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Ferrograo_policy-brief_.pdf)  
COUDREAU, H. (1977 [1897]). Viagem ao Tapajós. Belo Horizonte:Itatiaia

**CUNHA, M. C.; MAGALHÃES, S. B.; ADAMS, C. (orgs.).** Povos tradicionais e biodiversidade no Brasil [recurso eletrônico]: contribuições dos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais para a biodiversidade, políticas e ameaças. São

Paulo: SBPC, 2021. Disponível em: <<https://portal.sbpcnet.org.br/publicacoes/povos-tradicionais-e-biodiversidade-no-brasil/>>. Acesso em : 10 jul. 2024.

**ESPINOZA, J.; JIMENEZ, J. C.; MARENGO, J. A.; SCHONGART, S.; RONCHAIL, J.; LAVADO-CASIMIRO, W.; RIBEIRO, J. V.**

**M.** The new record of drought and warmth in the Amazon in 2023 related to regional and global climatic features. Scientific Reports, v.14, p. 1-12, 2024.

**FASE Amazônia.** Relatório “Avanços e retrocessos na destinação de terras para a Reforma Agrária no Oeste do Pará (2019-2024)”. Santarém: 2024.

**FRISCHTAK, C.; LOBO, M.;** FARIA, M.I; CANINI, R.; DUQUE, B. Relatório Técnico Interno. Questões Críticas em Grandes Projetos de Infraestrutura no Brasil: Estudo de Caso: Ferrogrão. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative e World Resources Institute, 2020.

**FRISCHTACK, C. R. 20ª Carta de Infraestrutura. Ferrogrão: um projeto viável? Rio de Janeiro:** Inter. B Consultoria Internacional de Negócios, 2021

**GALLOIS, D. T. Terras ocupadas? Territórios? Territorialidades? In: RICARDO, F. Terras Indígenas e Unidades de Conservação da Natureza:** o desafio das sobreposições. São Paulo: Instituto Socioambiental. p. 37-41, 2004.

**HARTT, C. F. Contribuições** para a ethnologia do valle do Amazonas. Arquivos do Museu Nacional do Rio de Janeiro, 1885, 6: 1-94

**HERZFELD, M. Produção social da indiferença:** explorando as raízes simbólicas da burocracia ocidental. Petrópolis: Vozes, 2016.

**IMAZON, 2021. Redução da Flona do Jamanxim:** vitória da especulação fundiária? Disponível <https://amazon.org.br/publicacoes/reducao-da-flona-do-jamanxim-vitoria-da-especulacao-fundiaria/>

### **INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (INESC)**

Enquanto a soja passa: impactos da empresa Hidrovias do Brasil em Itaituba, Pará. Disponível em: < [https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2021/02/DossieHidrovias-VersaoFinal\\_PT2.pdf](https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2021/02/DossieHidrovias-VersaoFinal_PT2.pdf) >.

**INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE - IEMA**, et. al Criterios para Analise e Classificação de Empreendimentos de Infraestrutura no Plano Plurianual (PPA) e no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), IEMA, ISA, TI Brasil, IBROP, GT Infra, junho de 2023, 29 pp <https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/documents/t2d00120.pdf>

**INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA) Contribuição - Subsídios Técnicos | Processo de Concessão da Ferrovia EF-170 (FERROGRÃO). Disponível em:** [https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/nsa/arquivos/subsidios\\_tecnicos\\_-\\_concessao\\_da\\_ferrograo\\_-\\_audiencia\\_publica\\_0142f2017\\_-\\_antt.pdf](https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/nsa/arquivos/subsidios_tecnicos_-_concessao_da_ferrograo_-_audiencia_publica_0142f2017_-_antt.pdf)

**MILLIKAN, Brent, Instituições financeiras e gestão de riscos socioambientais e grandes projetos de logística e transporte:** o caso da Ferrogrão (EF-170) / FGVces, 2023. 30

pp. [https://eaesp.fgv.br/sites/eaesp.fgv.br/files/u641/fgvces\\_-\\_ferrograo\\_5-7-2023.pdf](https://eaesp.fgv.br/sites/eaesp.fgv.br/files/u641/fgvces_-_ferrograo_5-7-2023.pdf)

**MUNDURUKU, J. B. Caminhos para o passado:** Ocaõ, Agõkabuk e cultura material Munduruku. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Arqueologia), Bacharelado em Arqueologia, Programa de Antropologia e Arqueologia, Universidade Federal do Oeste do Pará, 2019.

**NEVES, E.G.; FURQUIM, L. P.; LEVIS, C.; ROCHA B. C., WATLING, J. G.; ALMEIDA F. O.; BETANCOURT, C. J.; JUNQUEIRA, A. B.; MORAES, C. P.; MORCOTE-RIOS, G.; SHOCK, M. P.; TAMANAHA, E. K.. “Chapter 8: Peoples of the Amazon before European colonization”. In: NOBRE, C. et al. (orgs.). Amazon Assessment Report 2021. New York: The Amazon We Want; United Nations Sustainable Development Solutions Network, 2021a.. Disponível em: <[https://www.theamazonwewant.org/spa\\_publication/amazon-assessment-report-2021/](https://www.theamazonwewant.org/spa_publication/amazon-assessment-report-2021/)>. Acesso em: 10 jul. 2024. DOI: 10.55161/LXIT5573**

**\_\_\_\_\_;** (coord.); **JUNQUEIRA, A. B.; LEVIS, C.; CLEMENT, C. R.; SCHAAN, D. P.; OLIVEIRA, D.; WATLING, J.; LINS, J.; FURQUIM, L.; ARROYO-KALIN, M.; CASSINO, M. F.; SHOCK, M.; MOREIRA, P. A.; BALÉE, W.. Seção 6: “Biodiversidade e agrobiodiversidade como legados de povos indígenas”. In: CUNHA, Manuela Carneiro da; MAGALHÃES, S. B.; ADAMS, C. (orgs.). Povos tradicionais e biodiversidade no Brasil [recurso eletrônico]: contribuições dos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais para a biodiversidade, políticas e ameaças. São Paulo: SBPC, 2021b. <https://portal.sbpnet.org.br/publicacoes/povos-tradicionais-e-biodiversidade-no-brasil/>>. Acesso em : 10 jul. 2024.**

**PINTO, P. Titulação dos assentamentos rurais :** o que está em jogo quando a mercantilização da terra é priorizada em detrimento da reforma agrária? / Paula Máximo de Barros Pinto; [organização Julianna Malerba]. -- Rio de Janeiro : FASE, 2023. -- (Direito à terra e ao território)

**PACHECO DE OLIVEIRA, J. "Terras Indígenas". In: LIMA, A. C. S. (coord.). Antropologia e direito: temas antropológicos para estudos jurídicos.** Brasília; Rio de Janeiro; Blumenau: Associação Brasileira de Antropologia; LACED; Nova Letra, 2012. p. 369-374.

PACK, S. M.; FERREIRA, M. N.; KRITHIVASAN, R.; MURROW, J.; BERNARD, E.; MASCIA, M. B. Protected area downgrading, downsizing, and degazettement (PADDD) in the Amazon. *Biological Conservation*, V. 197, 2016, Pages 32-39.

PEROTA, C. Pesquisa de campo realizada na bacia do rio Tapajós como parte do Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas da Bacia Amazônica (PRONAPABA). CNPq -IPHAN -UFES -SI, 1979.

**ROCHA, B.C. 2020.** 'Rescuing' the ground from under their feet? Contract archaeology and human rights violations in the Brazilian Amazon. In: Veysel Apaydin (org.), *Critical Perspectives on Cultural Memory and Heritage. Construction, transformation and destruction.* Londres: UCL Press, Routledge, p. 169-188.

\_\_\_\_\_; **OLIVEIRA, V.E.H. Floresta virgem? O longo passado humano da bacia do Tapajós.** In: ALARCON, D. F.; MILLIKAN, B.; TORRES, M. (orgs.), *Ocejadi: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós.* Brasília, DF: International Rivers Brasil; Santarém, PA: Programa de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal do Oeste do

Pará, 2016, pp. 395-415.

**RODRIGUES, J. B. Exploração e Estudo do Valle do Amazonas.**

**Rio Tapajós. Rio de Janeiro:** Typographia Nacional, 1875.

SOARES, I. V. P.; FARIAS, T. "Patrimônio cultural imaterial no licenciamento ambiental". In: SOARES, Inês Virgínia Prado; PRAGMÁCIO, Mário (org.). Tutela jurídica e política de preservação do patrimônio cultural imaterial. Salvador: JusPodivm, 2018. p. 145-183

**MARTINS, P. S. V.; SCHRAMM, F. P.; RAMOS, L. P. (orgs.). Portos e licenciamento ambiental no Tapajós : irregularidades e violação de direitos [livro eletrônico].** Santarém: Terra de Direitos, 2024.

**TORRES, M. Dono é quem desmata:** conexões entre grilagem e desmatamento no sudoeste paraense / Mauricio Torres, Juan Doblas, Daniela Fernandes Alarcon. -- São Paulo : Urutu-branco ; Altamira : Instituto Agronômico da Amazônia, 2017

**TORRES, M. (organizador) Amazônia Revelada:** Os descaminhos da BR-163 (2005), Brasília, CNPQ, 496 pp. 2021,<https://centrodememoria.cnpq.br/amazonia%20revelada.pdf>



gt. **infra**

INFRAESTRUTURA  
E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL

[gt-infra.org.br](http://gt-infra.org.br)

