

IMPACTOS CULTURAIS DA FERROGRÃO

Outubro de 2025

A ferrovia EF-170, conhecida como Ferrogrão, é um projeto ferroviário que tem a finalidade de facilitar o escoamento de grãos do Centro-Oeste do Brasil até a Região Norte, atravessando áreas de grande relevância arqueológica e cultural e **causando danos a territórios ocupados há milênios e a modos de vida ancestrais**.

O traçado da ferrovia acompanha a rodovia BR-163, saindo da cidade de Sinop (no Mato Grosso) e chegando até Miritituba (no Pará), o que possibilita que a **área de influência seja principalmente a porção leste da bacia do rio Tapajós**.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6553 está em discussão no Supremo Tribunal Federal (STF), de modo a **questionar a legislação que altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim** para compreender o traçado da ferrovia. Se o caso for julgado como constitucional, a ferrovia terá sua construção liberada.



Legenda

- Ferrogrão
- Hidrovias
- Portos
- Terminais Ferroviários

Impactos culturais da Ferrogrão

O julgamento encontra-se suspenso, após pedido de vista do ministro Flávio Dino no dia 8 de outubro de 2025.

O projeto vai acarretar o **aumento do desmatamento em pelo menos 2.040 km²**, pois projetos assim geram demandas por terras e, consequentemente, incentivam a grilagem. A privação ilegal do território, em decorrência do desmatamento, culmina em **risco ao patrimônio cultural dos povos indígenas e de povos e comunidades tradicionais (PCT)**.

Estudos mostram que é indispensável **englobar o baixo rio Tapajós nas análises de impacto ambiental e social**, com a inclusão das comunidades e dos povos afetados, em virtude das restrições ao aproveitamento do rio Tapajós como consequência do seu uso para o escoamento dos grãos, para pesca, transporte, atividades culturais e transmissão de saberes.

Dada a sua conexão com os portos de Miritituba e Itaituba, os impactos da intensificação desses empreendimentos e processos com a instalação da Ferrogrão vão levar ao aumento dos seus efeitos, alterando – sem a perspectiva de retorno – paisagens, atividades e pertencimentos, apagando parte da história de diversas comunidades e violentando seus modos de vida.

MITOS E VERDADES SOBRE A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

MITOS

Será uma alternativa sustentável à duplicação da BR-163.

A alternativa vai ter menos impactos no meio ambiente do que a duplicação da BR-163.

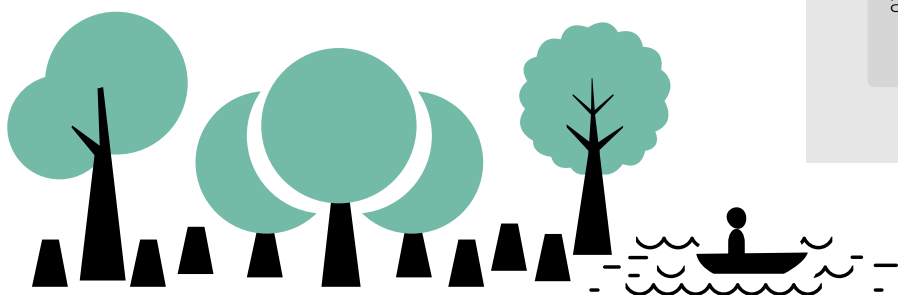
A ferrovia vai evitar desmatamentos na região.

A ferrovia vai evitar desmatamentos, ao impedir o surgimento das espinhas de peixe, as aberturas na floresta para a apropriação e a ocupação ilegal de terras.

VERDADE

Haverá um inevitável impacto nas populações e nos biomas da área de influência.

Dizer que a ferrovia tem menos impacto do que a duplicação da rodovia é minimizar os efeitos do empreendimento para as populações e os biomas em sua área de influência. Apesar da promessa de desenvolvimento, projetos similares mostram que a realidade é de destruição ambiental, violações de direitos humanos e crescimento urbano desordenado.



Impactos culturais da Ferrogrão

MITO

A ferrovia vai trazer crescimento econômico para os municípios produtores de soja.

O relatório técnico de 2023 da Câmara Setorial Temática (CST) da Ferrogrão argumenta que a expectativa é de geração de 30 mil empregos diretos e 373 mil indiretos, além da compensação ambiental, situada na faixa de R\$ 765 milhões, com a redução de 40% no custo do frete de cargas e aumento da arrecadação tributária dos municípios.

VERDADES

A taxa de retorno dos investimentos será baixa.

Em carta publicada em 2021, a Inter B Consultoria argumenta que as taxas de retorno dos investimentos são baixas, não cobrem o custo do capital dos investidores privados, de modo que será necessária uma compensação pública para arcar com esses custos extras.

Os custos da obra não são realistas e foram subestimados, considerando-se as especificidades do bioma e as fragilidades ambientais.

As contas submetidas ao Tribunal de Contas da União (TCU) subestimam os custos ligados às especificidades e fragilidades ambientais em jogo. Ou seja, do ponto de vista da engenharia, a implementação do projeto não é crível, considerando-se a sensibilidade do bioma afetado.

O projeto não apresenta soluções satisfatórias aos desafios colocados do ponto de vista social e econômico. Em outras palavras, o projeto replica a lógica e o formato de experiências malsucedidas no passado.

Os desafios econômicos e sociais propostos não serão resolvidos com a Ferrogrão, razão pela qual se trata de mais um projeto fadado ao fracasso.



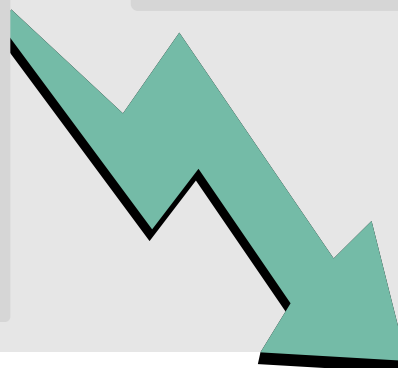
A ferrovia não terá escala, uma vez que ligará diretamente Sinop (MT) a Miritituba (PA).

A ferrovia vai ser construída sem escalas, de maneira a evitar os efeitos do crescimento urbano que eventuais paradas teriam em áreas mais preservadas.

VERDADE

A parada prevista será na cidade de Matupá, no Norte do Mato Grosso, na divisa com o Estado do Pará.

Há uma parada prevista em Matupá, no Norte do Mato Grosso, na divisa com o Pará. A cidade está situada no percurso da BR-163 e é a antiga aldeia Kren-a-Karore, que foi invadida e ocupada por garimpeiros na década de 1990. Matupá também está na interligação da BR-163 com a estrada MT-322, que separa a TI Capoto-Jarina, já demarcada.



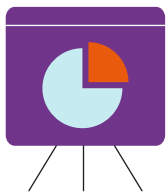
Impactos culturais da Ferrogrão

Os impactos culturais, no caso brasileiro, deveriam ser considerados no licenciamento ambiental, uma vez que, dado o estipulado na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, povos indígenas e povos e comunidades tradicionais deveriam ser consultados em relação a tais projetos, o que não aconteceu no caso da Ferrogrão.

Diante do exposto, é importante ressaltar o processo de destruição cultural que vai resultar da instalação da EF-170, como o impacto a cerca de 400 sítios arqueológicos de povos indígenas e povos e comunidades tradicionais. Além disso, haverá grave violação dos direitos desses povos em decorrência do projeto, que pode resultar em apagamento e extermínio desses povos, com o esbulho territorial.



Como recomendações, sugerimos:



a realização de novos estudos de impacto que levem em conta os povos indígenas em isolamento voluntário, todos os sítios arqueológicos presentes na região, os povos indígenas e povos e comunidades tradicionais que vão ser afetados pelo empreendimento, o impacto ao patrimônio biocultural e os impactos da intensificação da operação da hidrovía Tapajós;



a realização de consultas livres, prévias e informadas, conforme o delineado na Convenção 169, com a inclusão de todos os povos afetados, seguindo os protocolos de consulta das comunidades (quando houver), de modo a respeitar a sua cultura e as suas tradições.

