



Relatório Técnico

**Trilhando violações:
os impactos da “Ferrogrão” (EF-170)
sobre os povos indígenas**



EQUIPE DO INESC

Conselho Diretor

Aline Maia Nascimento
Elisabetta Recine
Luiz Gonzaga de Araújo
Romi Márcia Bencke
Roseli Faria

Conselho Fiscal

Enid Rocha Andrade da Silva
José de Ribamar de Araújo e Silva
Augustino Veit (*suplente*)

Colegiado de Gestão

Cristiane da Silva Ribeiro
José Antônio Moroni
Nathalie Beghin

Gerente Financeiro, Administrativo e de Pessoal

Ana Paula Felipe

Assistente da Direção

Marcela Coelho M. Esteves
Thayza Benetti

Equipe de Comunicação

Gabriela Alves
Silvia Alvarez
Thays Puzzi

Assessoria Política

Alessandra Cardoso
Carmela Zigno
Carolina Alves

Cássia Lopes
Cássio Cardoso Carvalho
Cleo Manhas
Dyarley Viana de Oliveira
Elisa Rosas
Sheilla Dourado
Thallita de Oliveira

Educador Social

Markão Aborígene

PMAA – Planejamento, Monitoramento, Avaliação, Aprendizagem

Adriana Silva Alves

Assistente de Contabilidade

Josemar Vieira dos Santos

Assistente Financeiro

Ricardo Santana da Silva

Auxiliares Administrativos

Adalberto Vieira dos Santos
Eugênia Christina Alves Ferreira
Isabela Mara dos Santos da Silva

Auxiliar de Serviços Gerais

Roni Ferreira Chagas

Estagiárias(os)

Eduarda R. Aguiar Figueiredo
Andrey Felype
Paola Ciegliski

APOIO INSTITUCIONAL

CLUA – Climate and Land Use Alliance
ETF – Energy Transition Fund
Fastenaktion
FDCC (T.F. 1/2024)
Fundação Charles Stewart Mott
Fundação Ford
Fundação Heinrich Böll
Fundar
Fundo Malala
ICS – Instituto Clima e Sociedade
Kindernothilfe
OSF – Open Society Foundations
PPM – Pão para o Mundo
Rainforest Foundation Norway
SEJUS (T.F. 18/2024)
UNFPA – Fundo de População das Nações Unidas
Wellspring
WRI – World Resources Institute

FICHA TÉCNICA

Coordenação Política

Cristiane Ribeiro
José Antônio Moroni
Nathalie Beghini
Colegiado de Gestão do Inesc

Coordenação técnica

Carolina Alves
Tatiana Oliveira

Redação

Bárbara Dias (*consultora*)
Bruna Rocha (*consultora*)
Vinicius Honorato (*consultor*)
Oíara Bonilla (*consultora*)

Revisão técnica

Carolina Alves
Tatiana Oliveira

Revisão ortográfica

Paulo Castro (Books Maze Publishers)

Diagramação

Talita Aquino

Inesc – Instituto de Estudos Socioeconômicos

Endereço: SCS Quadra 01 - Bloco L, nº 17, 13º Andar Cobertura – Edifício Márcia. CEP: 70.307-900 - Brasília/DF

Telefone: + 55 61 3212-0200

E-mail: inesc@inesc.org.br

Página Eletrônica: www.inesc.org.br

É permitida a reprodução total ou parcial do texto, de forma gratuita, desde que citada a fonte.

*Como citar esse texto: DIAS, Bárbara; ALVES, Carolina. "Trilhando violações: os impactos da "Ferrogrão" (EF-170) sobre os povos indígenas". Instituto de Estudos Socioeconômicos, Brasília-DF, março de 2025.

Sumário

Introdução	5
1. Histórico e linha do tempo do projeto EF-170	6
2. Terras indígenas impactadas e potencialmente impactadas	13
3. Sítios arqueológicos e locais sagrados: descaso, omissão e destruição	26
4. Impactos sinérgicos e cumulativos	29
5. Pressão sobre a infraestrutura urbana e impactos na vida e na saúde da população	30
6. Potenciais invasões, conflitos fundiários, incêndios, desmatamento e grilagem	32
7. Principais embates em torno do Projeto da Ferrogrão	36
8. Recomendações	39
Referências	41

Lista de mapas, figuras, fotos e gráficos

Foto 2. Indígenas protestam contra a construção da Ferrogrão em frente ao porto da Cargill em Santarém (PA) (2024)	11
Quadro 1. Principais movimentações em torno do projeto da EF-170.....	12
Foto 3. Indígenas Kayapó fecham a BR-163 durante protesto em agosto de 2020....	13
Mapa 1. Traçado da Ferrogrão e áreas protegidas	14
Quadro 2. Escala regional da Ferrogrão	16
Foto 4. Josenildo Munduruku, cacique da aldeia Açaizal, na Terra Indígena Munduruku do Planalto Santareno, observa uma das lavouras de soja de um fazendeiro que vem avançando sobre a aldeia.....	18
Figuras 5 e 6. Protocolo de Consulta dos Kayapó-Menkagnoti e Protocolo de Consulta Munduruku (2014)	19
Figuras 7 e 8. Protocolo de Consulta Panará (2019) e Protocolo de Consulta dos Povos do Território Indígena do Xingu (2017)	20
Quadro 3. Povos indígenas possivelmente impactados	23
Mapa 2. Evolução da pressão fundiária na Flona do Jamanxim e alterações da MP nº 765/2016	34

Introdução

O presente relatório tem a finalidade de descrever e analisar as disputas e as potenciais violações de direitos humanos e territoriais no processo de concessão da EF-170, tendo como enfoque os povos indígenas que serão impactados direta e indiretamente pela ferrovia. Conhecido como “Ferrogrão”, o projeto de estrada de ferro tem a extensão de 933 km, com capacidade prevista para transportar até 52 milhões de toneladas de *commodities* agrícolas ao ano. O objetivo principal do projeto é interligar os municípios de Sinop (MT) e Itaituba (PA), facilitando e diminuindo os custos de transporte de insumos agrícolas produzidos no centro-norte de Mato Grosso para que possam ser escoados pela hidrovia do baixo Tapajós aos portos de Santarém (PA) e Barcarena (PA).

A implantação da EF-170 pode gerar impactos irreversíveis para os povos indígenas, os quilombolas e as comunidades tradicionais que estão em seu caminho. Estudos apontam que a ferrovia atravessa áreas de grande relevância socioambiental, cultural e arqueológica, comprometendo territórios ocupados por milênios e ameaçando modos de vida ancestrais.

Os povos indígenas, que já estão sendo impactados antes mesmo da efetivação do projeto, vêm denunciando e expondo a violação de seus direitos constitucionais. O projeto da ferrovia EF-170 tem acelerado a expansão da fronteira agrícola em toda a região abrangida pelo projeto, intensificado a produção em grande escala de monocultivos de soja e outros grãos, aumentado a especulação mobiliária, a grilagem de terras, os incêndios criminosos e os conflitos socioambientais.

O relatório está baseado na análise de documentos jurídico-administrativos, notícias publicadas na imprensa, relatórios e estudos realizados por grupos de pesquisa e organizações não governamentais, assim como cartas, notas técnicas e relatórios produzidos pelas mesmas organizações e pelas associações indígenas potencialmente impactadas.

1. Histórico e linha do tempo do projeto da EF-170

O projeto da EF-170, conhecido como Ferrogrão, tem o objetivo de construir uma ferrovia com extensão de 993 km, com capacidade de transporte estimada de até 52 milhões de toneladas de *commodities* agrícolas, grãos e outros produtos essenciais para o agronegócio, como agrotóxicos e combustíveis. O projeto da ferrovia prevê a interligação dos municípios de Sinop (MT) a Itaituba (PA) para o escoamento da produção pelas estações de transbordo e cargas (ETC) de Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá¹ no rio Tapajós, no Pará.

O projeto nasceu em 2012, a partir de uma ideia lançada pelo Grupo Pirarara, consórcio que reúne cinco *tradings* – empresas nacionais e internacionais do setor de comercialização da produção agropecuária (Amaggi, ADM, Bunge, Cargill e LDC) –, e a Estação da Luz Participações (EDLP), uma sociedade de propósito específico, criada para advogar pela ferrovia e estruturar o seu modelo de negócios. O intuito é reduzir os custos do transporte de grãos das regiões produtoras para os grandes portos do País, notadamente aqueles que integram o chamado “Arco Norte”,² do qual faz parte o corredor logístico Tapajós-Xingu, onde estão localizadas as ETC de Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá. É importante ressaltar que, há quase 30 anos, membros do consórcio Pirarara possuem investimentos em infraestrutura no Arco Norte da ordem de US\$ 2 bilhões em infraestrutura de logística, entre terminais, barcaças, empuradores, terminais fluviais e terminais marítimos.

Até o momento, a produção de grãos vem sendo escoada pela rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) das regiões produtoras, sobretudo do Mato Grosso, até Miritituba (PA), e, por outras rodovias, para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PA). Até 15 de março de 2021, quando o projeto foi suspenso pelo Supremo Tribunal Federal (STF), a partir de uma ação direta de constitucionalidade (ADI), ele estava sendo analisado pela certificadora *Climate Bond International* (CBI), que busca avaliar o empreendimento para a emissão de títulos verdes (*green bonds*).

¹ A implementação do complexo portuário em Miritituba, em Itaituba (PA), iniciou-se em 2014, com a construção da ETC da Bunge, que abriu uma rota de escoamento para as *commodities* agrícolas de Mato Grosso, por meio de embarcação no rio Tapajós, em Itaituba (PA), e posteriormente no rio Amazonas, em direção aos portos de Barcarena (PA) e Santana (AP). Desde então, a rota pelo Tapajós tornou-se a preferida das *tradings* e transportadoras do País.

² O chamado Arco Norte é formado pelos três corredores logísticos estratégicos (CLE) destinados ao escoamento da produção de grãos do País para exportação: CLE Norte – Eixo Madeira, CLE Norte – Eixo Tocantins e CLE Norte – Eixo Tapajós.

O projeto foi submetido ao governo (no primeiro mandato de Dilma Rousseff), tendo sido apresentado como uma alternativa sustentável à duplicação da BR-163 e interessante economicamente, pois diminuiria os custos de escoamento da produção de *commodities*. Diante das dificuldades fiscais do momento, optou-se então por um procedimento de manifestação de interesse (PMI) para que se pudesse realizar um chamado público para estudos de implementação da obra. Na ocasião, 16 consórcios se apresentaram e a ELDP foi escolhida para dar continuidade aos processos licitatórios da concessão da obra. Os principais objetivos do projeto são descritos a seguir.

- Melhoria do custo do escoamento da produção de grãos (para exportação – *outputs*), graças à redução de custo do transporte (considerando-se também a futura concessão da ferrovia para a iniciativa privada por 69 anos).
- Redução do custo de transporte de produtos derivados importados, tais como fertilizantes, derivados de petróleo (*inputs* do agronegócio).
- Aumento dos benefícios resultantes da redução de custos e do consequente aumento das exportações.
- Aumento da competitividade do agronegócio brasileiro, graças à redução de custos.
- Redução de externalidades, i.e., de acidentes, congestionamentos, desmatamentos e emissões de CO₂ (em comparação com a duplicação da BR-163, que multiplicaria tais externalidades).
- Conexão direta da maior região produtora de grãos com o Arco Norte, complexo portuário que conecta a Região Norte com os países importadores de matéria-prima.
- Conexão futura com outra ferrovia que chegará a Lucas do Rio Verde (MT) e/ou com a Rumo, que já opera no trecho de Rondonópolis (MT) a Santos (SP).
- Investimento na imagem do projeto e do próprio governo: “zero desmatamento”, transporte “limpo”, responsabilidade ambiental e geração de “investimentos sociais” no entorno da obra.

A partir de 2016, o projeto foi considerado prioritário no Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do Governo Federal. Futuramente, a construção e a operação do empreendimento deveriam ser concedidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a um empreendedor privado pelo período de 69 anos. No governo Bolsonaro, a Ferrogrão se tornou uma das “pontas de lança” do projeto de expansão ferroviária proposto pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra).

De acordo com os Cadernos de Estudos Revisados pela ANTT (2020) para a concessão, a construção da ferrovia levaria nove anos e a Ferrogrão passaria a funcionar a partir de 2030, com três terminais: Sinop (MT), Matupá (MT) e Miritituba (PA). Desta última partiriam ainda dois outros ramais: um para Santarenzinho e outro

para Itapacurá. As duas localidades são comunidades tradicionais de pescadores localizadas na margem oriental do Tapajós, abaixo de Itaituba. Nelas está prevista a construção da ETC de Santarenzinho.

Nas duas comunidades, no entanto, há o registro de um grande sítio arqueológico multicomponencial,³ com vestígios pré-colombianos envoltos por um grande pacote de terra preta, que também foi uma aldeia Munduruku e uma missão capuchinha no século XIX, conhecidas como Uxituba. Durante as escavações arqueológicas relacionadas ao licenciamento do empreendimento, foram identificados diversos sepultamentos primários. O povo Munduruku reconhece o local como um lugar sagrado e reivindica sua preservação. Parte do sítio arqueológico já foi destruída por outro empreendimento.

Em paralelo, desde 2017, organizações indígenas e não governamentais se mobilizam contra o projeto, devido às ameaças socioambientais que ele representa e às diversas irregularidades processuais que ele apresenta, sobretudo no que diz respeito ao direito à consulta e ao consentimento livre, prévio e informado (CCLPI) das populações indígenas e tradicionais que serão direta ou indiretamente afetadas e à modificação dos limites do Parque Nacional (Parna) do Jamanxim, realizada por decreto para facilitar a passagem do traçado da futura ferrovia.

Em 15 de março de 2021, o ministro do STF Alexandre de Moraes suspendeu os processos relacionados à concessão da ferrovia, acatando o pedido liminar da ADI 6553 (ação direta de constitucionalidade) sobre a ilegalidade da Lei nº 13.452/2017, que resultou da conversão da Medida Provisória (MP) nº 758/2016 para desafetação de 832 hectares do Parna do Jamanxim, situado na faixa de domínio do traçado da Ferrogrão.⁴

Em 14 de abril de 2021, o Ministério Público (MP), juntamente com o Tribunal de Contas da União (TCU), emitiu uma manifestação favorável – ao pedido realizado pela representação formada por membros do Ministério Público Federal (MPF) e de organizações indígenas e não governamentais –, para que o Tribunal determinasse a realização de consulta prévia, livre e informada aos povos indígenas afetados pelo projeto da Ferrogrão (MT/PA), para que o TCU devolvesse o plano de concessão à ANTT, para que ela cumprisse com a CCLPI aos povos indígenas situados na área de influência da ferrovia e realizasse o licenciamento ambiental prévio, com as correções necessárias.⁵

³ Ou seja, que sofreu mais de um episódio de ocupação e abandono.

⁴ Disponível em: <<https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2023/05/27/agu-diz-que-lei-que-alterou-limites-da-area-do-projeto-ferrograo-entre-mt-e-pa-e-inconstitucional.ghtml>>. Acesso em: 21 mar. 2025.

⁵ Disponível em: <<https://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/mptcu-emite-manifestacao-favoravel-a-que-tcu-determine-consulta-previa-sobre-projeto-ferrograo-mt-pa/>>. Acesso em: 21 mar. 2025.

FOTO 1. INDÍGENAS MUNDURUKU BARRAM A AUDIÊNCIA EM ITAITUBA (PA) (2017)



Foto: Bárbara Dias (2017).⁶

Em 31 de maio de 2023, dois anos após a suspensão, o ministro Alexandre de Moraes autorizou a retomada da análise dos estudos e dos processos administrativos relativos ao projeto de construção da ferrovia, condicionando “qualquer execução à autorização judicial desta Corte, para nova análise de todas as condicionantes legais, em especial as socioambientais”.

Em junho de 2023, a Rede Xingu+ encaminhou o documento Condicionantes Socioambientais, necessário à continuidade dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão (EF-170), ao Ministério de Transportes, à Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao Tribunal de Contas da União. Um mês depois, o ministro do TCU determinou a interrupção do processo de concessão da Ferrogrão. O projeto foi

⁶ Disponível em: <<https://cimi.org.br/2017/12/munduruku-barram-audiencia-sobre-ferrovia-que-pode-impactar-seu-territorio/>>. Acesso em: 21 mar. 2025.

incluído nos investimentos previstos pelo novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do atual governo Lula, para a realização de novos estudos.⁷

Após grandes mobilizações de organizações e movimentos sociais, de povos e comunidades tradicionais, que questionaram os atropelos e as falhas dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), assim como a ausência das consultas livres, prévias e informadas (CPLI), em 17 de outubro de 2023, por meio da Portaria nº 994/2023⁸ e sob a coordenação do Ministério dos Transportes, foi criado o Grupo de Trabalho (GT) da Ferrogrão. O GT tem os objetivos apresentados a seguir.

- Focar nos aspectos de viabilidade socioambiental e econômica, nos instrumentos de gestão de riscos socioambientais e nas premissas de participação e controle social do projeto da EF-170.
- Discutir as circunstâncias em que será promovida a consulta às comunidades tradicionais e aos povos indígenas afetados.
- Desempenhar suas atividades de forma a primar por boas práticas de governança, integridade e transparência.
- Receber as sugestões, as ideias e os documentos relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados.
-

No dia 4 de março de 2024, indígenas, quilombolas e agricultores familiares, além de representantes de movimentos e organizações sociais, se mobilizaram na Universidade Federal do Oeste do Pará (Ufopa), onde realizaram o “Tribunal Popular da Ferrogrão no banco dos réus”, um julgamento simbólico, por meio do qual condenaram a Ferrogrão à sua extinção. Na ocasião, todos também ocuparam, por algumas horas, a portaria do porto da Cargill em Santarém (PA), uma das grandes interessadas na construção da ferrovia⁹ e condenada na sentença final junto à Bunge e ATM.

⁷ Para um histórico detalhado da Ferrogrão, cf: <https://ox.socioambiental.org/obra/ferrograo-ef-170-trecho-si-nopmt-itaitubapa>. Acesso em: 21 mar. 2025.

⁸ Disponível em: <https://in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-994-de-17-de-outubro-2023-517074154>. Acesso em: 21 mar. 2025.

⁹ A relação da Cargill com os povos e as comunidades tradicionais e camponesas na região é permeada por conflitos, devendo a diversas violações de direitos cometidas pela empresa. A própria instalação da empresa em Santarém foi marcada por irregularidades, acusações de fraudes e violações de direitos humanos. É possível se aprofundar mais sobre o assunto no estudo a seguir: <https://semlicencaparacargill.org.br/assets/estudo-completo-cargill-santarem.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2025.

FOTO 2. INDÍGENAS PROTESTAM CONTRA A CONSTRUÇÃO DA FERROGRÃO EM FRENTE AO PORTO DA CARGILL EM SANTARÉM (PA) (2024)



Foto: Leandro Barbosa/Amazon Watch.

Embora a criação do GT tenha sido motivada pela necessidade de expandir o diálogo com os povos e as comunidades que serão impactados pelo projeto da Ferrovia, na prática isso não ocorreu. O Governo Federal, além de não viabilizar a presença de representantes dos povos indígenas nas reuniões, uma vez que eles tiveram que arcar com suas despesas para sair de seus territórios até Brasília (DF), também deu andamento, em paralelo, junto à empresa Infra S.A., aos estudos sobre a Ferrogrão, enquanto a ANTT divulgava o cronograma de leilões para 2025. Com isso, além da falta de CPII, no dia 29 de julho de 2024, indígenas e representantes de organizações sociais, como a Rede Xingu+ e o Instituto Kabu, rompem com o GT da Ferrogrão.

No dia 21 de outubro de 2024, o Conselho Nacional dos Direitos Humanos (CNDH) recomendou a suspensão de todos os atos administrativos relacionados à Ferrogrão até que fosse realizada a consulta aos povos indígenas e quilombolas e às comunidades tradicionais. O colegiado também sugeriu a homologação da Terra Indígena (TI) Sawré Muybu (Munduruku), o tombamento do sítio arqueológico de Santarenzinho e medidas para fortalecer a governança territorial na região da BR-163 e da hidrovia de Mirituba-Santarém. Na tentativa de neutralizar a ação direta de inconstitucionalidade (ADI) movida pelo Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) contra a mudança do perímetro do Parque Nacional do Jamanxim, o Governo Federal modificou o traçado da ferrovia para contornar o Parna.

QUADRO 1. PRINCIPAIS MOVIMENTAÇÕES EM TORNO DO PROJETO DA EF-170

Anos	Eventos
2012	O Grupo Pirarara (Amaggi, ADM, Bunge, Cargill, LDC e EDLP) propõe a construção da Ferrogrão para reduzir os custos de transporte de grãos no Arco Norte.
2016	O projeto é incluído como prioritário no Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do Governo Federal. A EDLP é escolhida para estruturar os processos licitatórios.
2017	<ul style="list-style-type: none"> ✓ O Governo Federal altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim (Lei nº 13.452/2017) para viabilizar o traçado da ferrovia. ✓ Organizações indígenas e socioambientais iniciam mobilizações contra o projeto.
2020	A ANTT prevê que a construção levará nove anos e que a ferrovia entraria em operação em 2030.
2021	<ul style="list-style-type: none"> ✓ No dia 15 de março, o STF suspende o projeto após ação direta de constitucionalidade (ADI 6553) contra a desafetação do Parna do Jamanxim. ✓ No dia 14 de abril, o MP e o TCU se manifestam favoravelmente à exigência de consulta prévia às populações indígenas afetadas e recomenda a devolução do plano de concessão à ANTT.
2023	<ul style="list-style-type: none"> ✓ No dia 31 de maio, o STF autoriza a retomada da análise do projeto, mas condiciona qualquer execução a uma nova avaliação judicial sobre os impactos socioambientais. ✓ Em junho, a Rede Xingu+ envia documento ao Governo Federal e ao TCU com condicionantes socioambientais para a continuidade do projeto. ✓ No mês seguinte (julho), o TCU determina a interrupção do processo de concessão. O projeto é incluído no novo PAC do governo Lula para novos estudos. ✓ Em 17 de outubro, sob a coordenação do Ministério dos Transportes, foi criado o GT da Ferrogrão.
2024	<ul style="list-style-type: none"> ✓ No dia 4 de março, indígenas, quilombolas e agricultores familiares, além de representantes de movimentos sociais e ONGs, realizam um julgamento simbólico, por meio do qual condenam a Ferrogrão à sua extinção. ✓ Em 29 de julho, indígenas e representantes de organizações sociais rompem com o GT da Ferrogrão. ✓ No dia 21 de outubro, o CNDH recomenda a suspensão de todos os atos administrativos relacionados à Ferrogrão até que seja realizada a consulta aos povos indígenas e quilombolas e às comunidades tradicionais. O colegiado também sugere a homologação da TI Sawré Muybu (Munduruku), o tombamento do sítio arqueológico de Santarenzinho e medidas para fortalecer a governança territorial na região da BR-163 e da hidrovia de Miritituba-Santarém. ✓ Na tentativa de neutralizar a ação direta de constitucionalidade (ADI) movida pelo PSOL, o Governo Federal modifica o traçado da ferrovia para contornar o Parque Nacional do Jamanxim.

2. Terras indígenas impactadas e potencialmente impactadas

FOTO 3. INDÍGENAS KAYAPÓ FECHAM A BR-163 DURANTE PROTESTO EM AGOSTO DE 2020



Foto: Lucas Landau/Instituto Kabu.

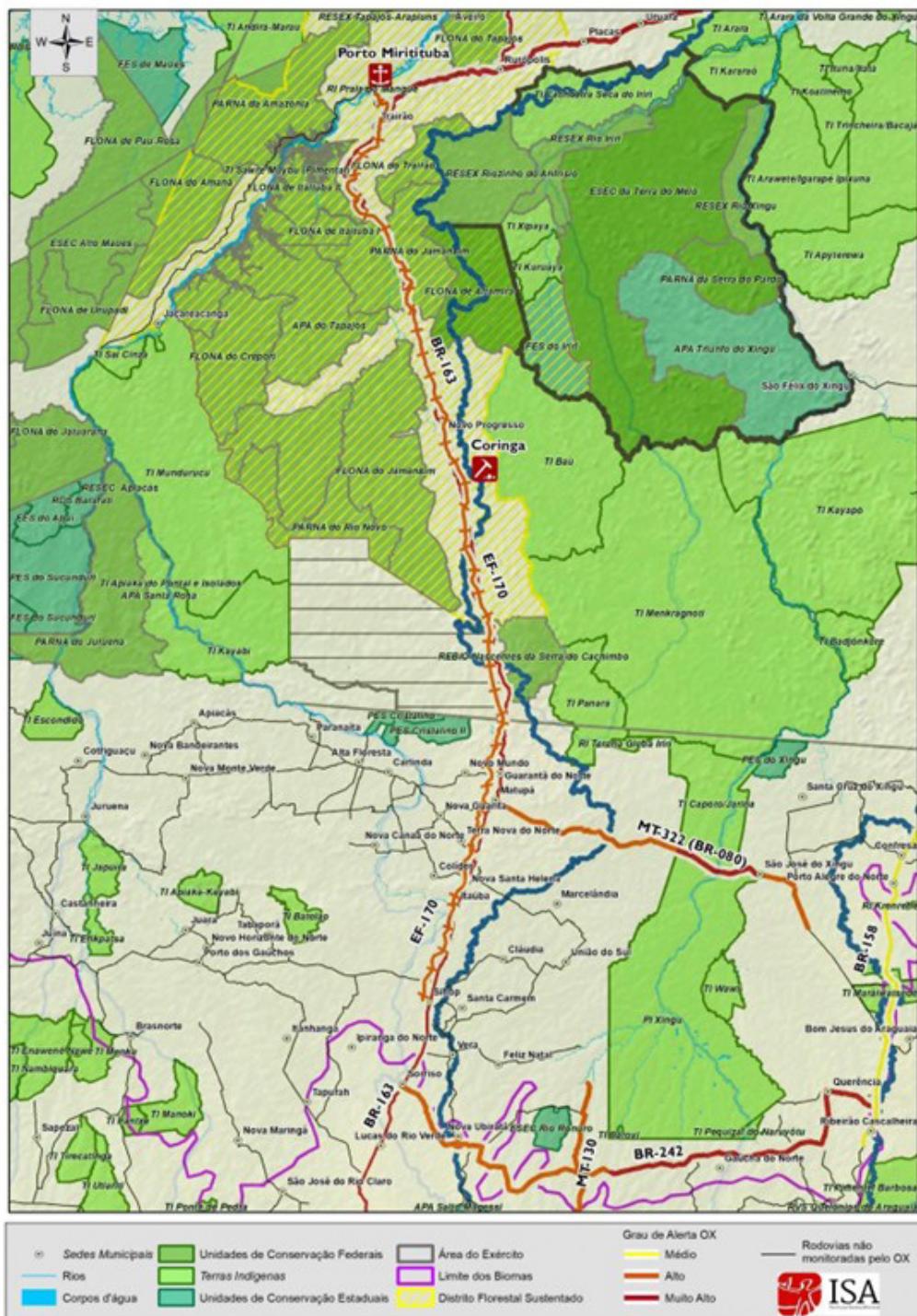
Os povos indígenas já denunciaram aos possíveis investidores os impactos aos quais suas terras estarão submetidas caso a Ferrogrão seja construída (Carta de Sinop).¹⁰ O principal impacto que eles apontam é o da aceleração da expansão da fronteira agrícola em toda a região atravessada pela ferrovia e da intensificação da produção agropecuária no modelo da monocultura extensiva e da concentração fundiária.¹¹ O traçado da EF-170 está projetado para acompanhar em paralelo o da BR-163, de Sinop

¹⁰ Disponível em: <<https://mab.org.br/2023/06/06/povos-indigenas-e-organizacoes-se-reunem-e-publicam-carta-contra-ferrograo/#>>. Acesso em: 21 mar. 2025.

¹¹ Disponível em: <<https://site-antigo.socioambiental.org/pt-br/blog/blog-do-xingu/indigenas-denunciam-impactos-da-ferrograo-aos-seus-possiveis-investidores>>. Acesso em: 21 mar. 2025.

(no Mato Grosso) até a cidade de Trairão (no Pará), a partir de onde se desloca até a margem oriental do rio Tapajós, finalizando-se em Mirituba. A Ferrogrão, portanto, incide principalmente sobre a porção leste da bacia do rio Tapajós, se aproximando do divisor de águas com a bacia do Xingu.

MAPA 1. TRAÇADO DA FERROGRÃO E ÁREAS PROTEGIDAS



Fonte: ISA.

Em uma estimativa conservadora, calcula-se que o projeto da EF-170 impulsionaria a demanda por terras e **elevaria o desmatamento** em ao menos 2.040 km² (ARAÚJO et al., 2020), porque a expectativa gerada pela implementação desses empreendimentos conhecidamente **incentiva processos de grilagem de terras** (ALARCON; GUERRERO; TORRES, 2016), uma vez que o projeto constitui um processo que comprovadamente está associado ao desmatamento.

O “Caderno de Meio Ambiente EF-170-Ferrogrão: Trecho Sinop/MT-Itaituba/PA: Pós-Audiência Pública” (ANTT, 2020), que apresenta as questões relativas ao licenciamento ambiental do projeto da Ferrogrão, não leva em conta os potenciais impactos indiretos da ferrovia, chamados de sinérgicos e cumulativos, que foram identificados e detalhados no *Policy Brief* do Centro de Sensoriamento Remoto (CSR) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), a respeito dos quais falaremos mais adiante.

Da mesma forma, ele apenas considera que estão na área de impacto da obra aqueles territórios situados a menos de 10 km da construção do empreendimento. Critério que, por sinal, é relativo, como mostram os “Subsídios Técnicos” elaborados pelo Instituto Socioambiental, que sugere que se observem outros estudos, realizados no contexto de obras do mesmo estilo, como o Estudo de Componente Indígena (ECI), produzido no contexto de licenciamento da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (a Fico).

Como já se verifica no EIA da Fico, os impactos de ferrovias precisam ser analisados em escala regional, devido ao potencial dinamizador de economia em grande escala que esse tipo de empreendimento tem. Assim, os impactos mencionados obviamente ultrapassam 10 (dez) quilômetros contados a partir da ferrovia, de modo a atingir inclusive as áreas protegidas da região. [...]. O critério relativo à distância do empreendimento referente às TIs é apenas uma presunção relativa (*iuris tantum*), legalmente definida, cujas exceções estão devidamente previstas na própria portaria, no § 3º do art. 3º, acima transscrito. Em todo caso, o dispositivo regula somente a presunção de impacto, e não o limite da responsabilização do empreendedor sobre os impactos socioambientais. Portanto, a distância do empreendimento normatizada pela portaria não é critério exclusivo para o reconhecimento de impactos socioambientais de obras ou atividades potencialmente de significativo impacto sobre as Tis. [...] Cumpre ainda asseverar que a 4ª e a 6ª Câmaras do Ministério Público Federal, em conjunto, expressaram entendimento no sentido de que a definição da Área de Influência (AI) do empreendimento não deve seguir única e exclusivamente o critério de distância disposto no § 2º da referida Portaria Interministerial nº 60/2015, mas recomenda-se a interpretação do dispositivo em conformidade com a Constituição Federal (CRFB/88), considerando, portanto, “os impactos causados a terras indígenas e quilombolas, bem como a bens materiais e imateriais que compõem o patrimônio cultural brasileiro, independente da distância destes bens jurídicos em relação ao empreendimento licenciado” (ISA: “Subsídios Técnicos”, p. 10-12).

Assim, o estudo ignora e minimiza a perspectiva dos efeitos do projeto quando avaliados em âmbito regional, junto aos demais empreendimentos implementados

na região do interflúvio Tapajós-Xingu, sobretudo os passivos socioambientais da pavimentação da BR-163, os impactos socioambientais dos complexos portuários no Médio Tapajós – de Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá – e o desmatamento induzido pela expansão da fronteira agrícola.

Se levarmos em conta a escala regional, a Ferrogrão (sua construção, seu traçado e uma vez em operação) afetará ao menos seis terras indígenas, 17 áreas preservadas (entre as quais UC, Resex, Flona, APA, floresta estadual e Rebio) e três povos em situação de isolamento voluntário.¹² Além disso, é preciso considerar as populações tradicionais, assim como os assentamentos rurais. Só no município de Itaituba (PA), contam-se, no total, 17 assentamentos em diversas fases de implementação, o que representa 2.473 famílias (MAPA, 2023)¹³ para um total de 26 assentamentos rurais no raio de 10 km no entorno da ferrovia, na totalidade de seu trajeto de Sinop até Miritituba.

QUADRO 2. ESCALA REGIONAL DA FERROGRÃO

Unidades de conservação	Áreas em hectares	Municípios nos quais incidem as unidades de conservação
APA do Tapajós	2.040.331,05	Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão
Flona de Altamira	724.965,51	Altamira, Itaituba e Trairão
Flona do Amanã	681.754,00	Itaituba, Jacareacanga e Maués (AM)
Flona do Crepori	739.806,00	Jacareacanga
Flona de Itaituba I	212.329,00	Itaituba e Trairão
Flona de Itaituba II	412.047,00	Itaituba e Trairão
Flona do Jamanxim	1.301.120,00	Novo Progresso
Flona do Trairão	257.482,00	Itaituba, Rurópolis e Trairão
PES de Cristalino II	118.000,00	Novo Mundo (MT)
Parna da Amazônia	1.070.737,00	Maués, Aveiro e Itaituba
Parna do Jamanxim (considerado no estudo de viabilidade)	858.860,00	Itaituba e Trairão
Rebio de Nascentes da Serra do Cachimbo (considerada no estudo de viabilidade)	342.478,00	Altamira e Novo Progresso
Resex de Riozinho do Anfrísio	736.340,00	Altamira

Fonte: elaboração própria.

12 Disponível em: <<https://acervo.socioambiental.org/index.php/acervo/noticias/ferrograo-afetara-pelo-menos-6-terras-indigenas-17-unidades-de-conservacao-e-3>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

13 Cf. também: <<https://infosanbas.org.br/municipio/itaituba-pa/>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

É importante ressaltar que paisagens e plantas compõem o patrimônio biocultural dos povos indígenas e tradicionais que vivem na referida região, uma vez que elas dão suporte a práticas persistentes de manejo que seguem compondo processos de ensino e aprendizagem enraizados nos territórios tradicionais e oferecem matérias-primas para a produção de materialidades tradicionais singulares, que, por sua vez, estão interligadas às cosmologias dos povos indígenas e tradicionais.

Por intermédio das plantas, dos lugares significativos, das paisagens e dos arte-fatos é que ocorre a transmissão social de conhecimentos sobre o comportamento da natureza e sobre a produção das materialidades culturalmente situadas. Processos de **esbulho territorial** desencadeados por desmatamento, por consequência, ocasionam **risco ao patrimônio cultural dos povos indígenas e tradicionais** que vivem no Norte do Mato Grosso e no Oeste do Pará. Quando se queima 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 as populações urbanas, como igrejas, escolas, bibliotecas, museus e lugares de afeto.

A construção da ferrovia também **configura ameaça às paisagens culturais do baixo rio Tapajós**. Após seu término em Miritituba, o escoamento de grãos deve seguir pelo baixo curso do rio Tapajós a partir da chamada hidrovia do Tapajós, que termina na cidade de Santarém. Isso já vem ocorrendo, com caminhões descarregando grãos, que descem para Santarém em barcaças pelo baixo Tapajós. Caso seja construída, a Ferrogrão irá aumentar a quantidade de grãos a descer pelo baixo Tapajós de maneira exponencial. Além de interditarem o uso do rio para transporte, pesca, atividades de ensino e aprendizagem, de lazer e rituais, as embarcações promovem a destruição de sítios arqueológicos e lugares sagrados ou significativos, a partir de processos de erosão desencadeados pelas ondas geradas por barcaças de grande porte.

Deve ser notado que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da EF-170 omite qualquer menção à hidrovia do Tapajós. Por tal motivo, é fundamental incluir o baixo Tapajós em avaliações das potenciais ameaças ao patrimônio cultural e, acima de tudo, incluir os povos indígenas, os povos e as comunidades tradicionais e comunidades negras e quilombolas em processos de consulta livre, prévia e informada, conforme estipula a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

FOTO 4. JOSENILDO MUNDURUKU, CACIQUE DA ALDEIA AÇAIZAL, NA TERRA INDÍGENA MUNDURUKU DO PLANALTO SANTARENO, OBSERVA UMA DAS LAVOURAS DE SOJA DE UM FAZENDEIRO QUE VEM AVANÇANDO SOBRE A ALDEIA

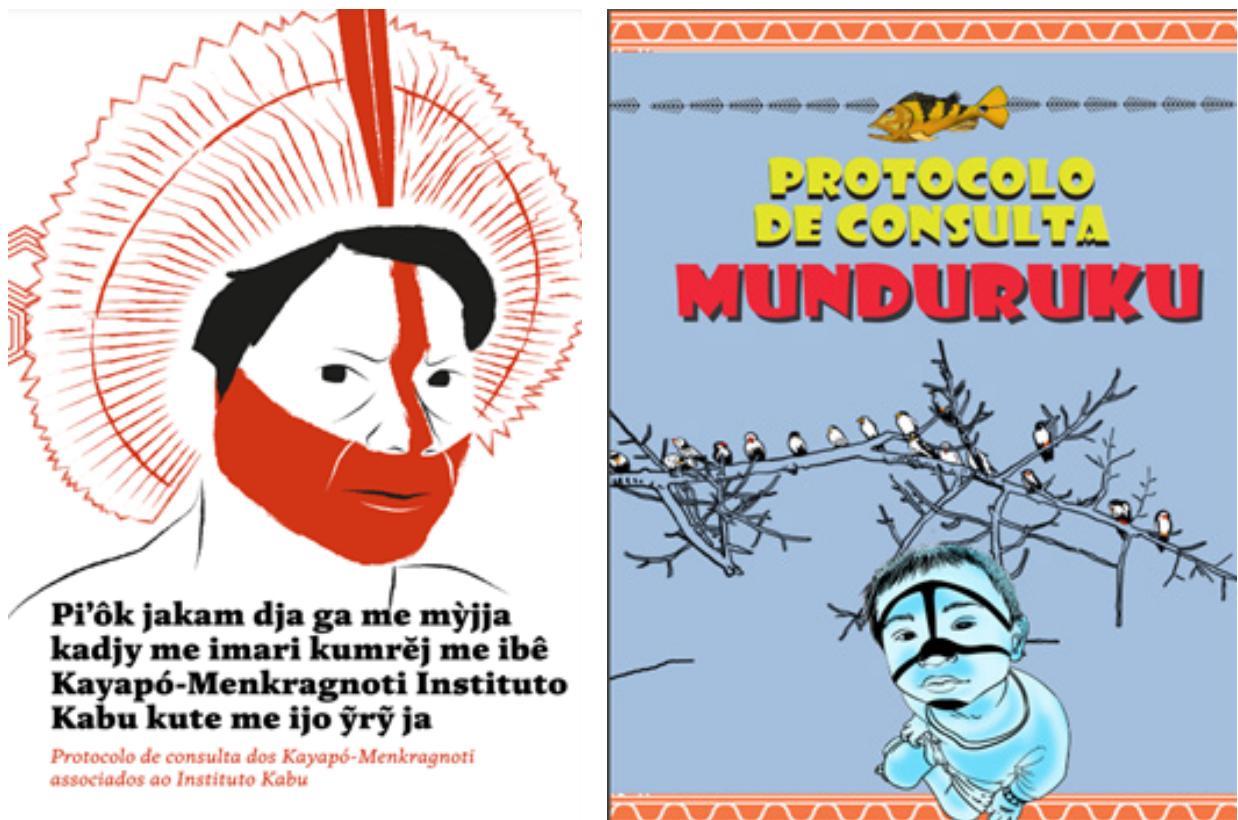


Foto: Bárbara Dias (2019).

Vale lembrar que o direito de consulta consiste na obrigação do Estado de consultar iniciativas administrativas ou legislativas capazes de afetar povos indígenas ou tradicionais, de forma a garantir a participação efetiva desses povos, respeitando suas instituições representativas, de boa fé e por meio de procedimentos adequados às circunstâncias e particularidades culturais, linguísticas, sociais e territoriais de cada povo.

O processo de planejamento e licenciamento do projeto, no entanto, vem violando sistematicamente o direito à consulta dos povos, ainda que muitos povos e comunidades tenham seus próprios protocolos de consulta, de acordo com seus modos de vida, seus costumes e suas tradições.

**FIGURAS 5 E 6. PROTOCOLO DE CONSULTA DOS KAYAPÓ-MENKRAGNOTI E
PROTOCOLO DE CONSULTA MUNDURUKU (2014)¹⁴**



Obs.: *Protocolo de Consulta dos Kayapó-Menkragnoti, associados ao Instituto Kabu (2019).*¹⁵

A disposição referente ao direito de consulta está prevista no artigo 6 da Convenção nº 169 da OIT, da qual o Brasil é signatário desde 2004:

1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:
 - a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente;
 - b) estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;
 - c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.

¹⁴ Cf. o protocolo completo em: <<https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/protocolo-de-consulta-munduruku>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

¹⁵ Para acessar o protocolo completo, cf. em: <https://www.kabu.org.br/wp-content/uploads/2022/10/Protocolo-Kayapo-Menkragnoti_corrigido.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2025.

2. As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas.

FIGURAS 7 E 8. PROTOCOLO DE CONSULTA PANARÁ (2019) E PROTOCOLO DE CONSULTA DOS POVOS DO TERRITÓRIO INDÍGENA DO XINGU (2017)



A violação dos direitos indígenas vai muito além da falta de CPLI. O EVTEA da EF-170 apresenta a “área de influência” da ferrovia a partir das distâncias estipuladas pela **Portaria Interministerial nº 60/2015**. Conforme expõem Oliveira e Rocha (2024), a referida portaria hoje constitui “um dos principais regulamentos utilizados para negar a proteção ao patrimônio cultural indígena e de povos tradicionais”, já que seus critérios de “presunção de interferência”, que operam como gatilhos para desencadear a participação da Funai e do Iphan no licenciamento ambiental, não possuem embasamento técnico para a definição das distâncias preestabelecidas, de acordo com a tipologia do empreendimento (Portaria Interministerial nº 60/2015, art. 3º, § 2º, inciso III). Ao excluir áreas de ocupação tradicional que não estejam identificadas

e delimitadas, a definição de terra indígena, adotada pela portaria, ignora o caráter meramente declaratório da demarcação. Desconsideram-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.

Outra grave ameaça ocasionada pela Ferrogrão contra os povos indígenas se refere aos povos isolados ou de recente contato. O capítulo “Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas”, do relatório da Comissão Nacional da Verdade (CNV) (2014), aponta que os povos Panará (Krenakore) e Arara sofreram processo de genocídio, ocasionado pela abertura da BR-163 (Cuiabá-Santarém) e da BR-230 (Transamazônica), respectivamente. Causa espanto, portanto, que no Caderno Socioambiental do EVTEA da EF-170 ocorram escassas referências a povos indígenas isolados e em isolamento voluntário. A problemática definição de terra indígena oferecida pela questionada Portaria Interministerial nº 60/2015 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).

Passa-se que a respeitada entidade Observatório dos Direitos Humanos dos Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato (Opi) aponta, em documento enviado ao Ministério dos Povos Indígenas, o risco de que a Ferrogrão aumente a vulnerabilidade de **oito registros de povos indígenas isolados, sendo eles: Isolados Pu'rô, Isolados do Iriri Novo, Mengra Mrari, Isolados do Alto Tapajós, Isolados Kapôt Nhinore, Isolados do Rio Fresco e Isolados do Pontal.**

Nos casos analisados, trata-se de informações nas etapas de estudo e qualificação, o que significa que ainda não foram confirmadas pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), mas os dados analisados foram levantados e sistematizados em 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 o apoio da Operação Amazônia Nativa (Opan).

Os dados 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 da consideração de 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 TI Apiaká do Pontal e Isolados e Sawré-Muybu, encontram-se em territórios indígenas apenas declarados – em estágio inicial do processo de demarcação –, sendo que 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. Entre todos os registros de presença de grupos isolados analisados, dois podem estar em maior risco, pela proximidade com o traçado da ferrovia: o do 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.

QUADRO 3. POVOS INDÍGENAS POSSIVELMENTE IMPACTADOS

Terra ou área ¹⁶ indígena ¹⁷	Municípios	Povos	Extensão (hectares)	População ¹⁸	Média de distância (km) até o traçado da Ferrogrão em linha reta ¹⁹	Situação legal
RI Praia do Mangue	Itaituba/PA	Munduruku	33	200	4,19	Reservada
RI Praia do Índio	Itaituba/PA	Munduruku	28	177	7,84	Reservada
TI do Baú	Altamira/PA	Kayapó Mebengokre Isolados Pú'rô	1.540.930	765	29,91	Registrada
TI Menkragnoti	Altamira/PA Matupá/PA Peixoto de Azevedo/MT São Félix do Xingu/PA	Kayapó Mebengokre Kayapó Mekragnoti Isolados do Iriri Novo Isolados Mengra Mrari	4.914.255	1483	47,70	Registrada
TI Panará	Altamira/PA Guarantã do Norte/MT Matupá/MT	Panará	500.000	716	38,98	Homologada

16 Siglas: Terra Indígena (TI); Reserva Indígena (RI).

17 Disponível em: <<https://terrasindigenas.org.br/>>.

18 Dados atualizados pela Sesai em fevereiro de 2025.

19 Fonte: InfoAmazonia.

Parque do Xingu (PIX)	Canarana/MT Feliz Natal/MT Gaúcha do Norte/MT Marcelândia/MT Nova Ubiratã/MT Paranatinga/MT Querência/MT São Félix do Xingu/PA São José do Xingu/MT	Aweti <u>Ikpeng</u> <u>Kalapalo</u> Kamaiurá Kawaiwete <u>Khisêtjê</u> Kuikuru Matipu Mehinako Nahukwá Naruvoto Tapayuna Trumai Wauja Yawalapiti Yudja	2.642.000	9.985	152,51	Registrada
TI Capoto-Jarina ²⁰	Santa Cruz do Xingu/MT Peixoto de Azevedo/MT São José do Xingu/MT	Kayapó Mebengokre Kayapó Metuktire Tapayuna	634.915	1687	164,58	Registrada
TI Sawré Muybu	Itaituba/PA Tairão/PA	Munduruku	178.173	502	31,59	Declarada
TI Munduruku	Itaituba/PA Jacareacanga/PA	Munduruku Apiaká Isolados do Alto Tapajós	2.381.800	15.370	169,00	Registrada
TI Kayabi	Apicás/MT Jacareacanga/PA	Apiaká Kayabi Munduruku	1.053.257	937	169,23	Homologada

20 Disponível em: <https://site-antigo.socioambiental.org/pt-br/noticias-socioambientais/com-ferrograo-estrada-dentro-de-terras-indigenas-pode-virar-rota-de-caminhos-de-soja>. Acesso em: 22 mar. 2025.

TI Sawre Ba'pim	Itaituba/PA	Munduruku	150.330	238	30,90	Identificada
TI Sai Cinza	Jacareacanga/PA	Munduruku	125.552	1739	230	Registrada
RI Gleba Iriri	Matupá/MT	Terena	30.479	680	83,81	Registrada
TI Kapôt Nhinore	Santa Cruz do Xingu/ MT São Félix do Xingu/PA Vila Rica/MT	Kayapó Mebengokre Mebengôkre (Kayapó) Metyktire Yudjá Isolados Kapôt Nhinore	362.243	60	213,81	Identificada
TI Badjônkôre	Cumaru do Norte/PA São Félix do Xingu/PA	Kayapó Mebengokre Kayapó Kuben Kran Krên	221.981	230	284,17	Registrada
TI Kayapó ²¹	Bannach/PA Cumaru do Norte/PA Ourilândia do Norte/PA São Félix do Xingu/PA	Kayapó Mebegokre Isolados do Rio Fresco	3.284.005	5944	226,22	Registrada
TI Batelão	Juara/MT Nova Canaã do Norte/MT Tabaporã/MT	Kawaiwete (Kayabi)	117.050	150		Declarada
TI Apiaká do Pontal e Isolados	Apiacás/MT	Apiaká Isolados do Pontal Munduruku	982.324	382	184,82	Declarada

Fonte: elaboração própria.

²¹ Disponível em: <<https://apiboficial.org/2021/07/29/ferrograo-e-modelo-de-retrocesso-na-amazonia/>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

3. Sítios arqueológicos e locais sagrados: descaso, omissão e destruição

O potencial impacto e a destruição de sítios arqueológicos ainda não foram apropriadamente identificados ao longo de todo o percurso da ferrovia. Mas como inicialmente assinalado, Santarenzinho, localizada abaixo de Itaituba, onde será construída uma ETC, hoje é uma comunidade tradicional de pescadores, mas também já foi habitada pelos Munduruku no século XIX.

A área é um sítio arqueológico importante não apenas porque nela foram identificados diversos sepultamentos primários e, portanto, constitui um patrimônio material que deve ser preservado, mas também é um lugar sagrado para os Munduruku, devidamente identificado por pajés do povo, que alertaram sobre os perigos que a falta de proteção desses lugares pode ocasionar para os Munduruku.

De acordo com Dias (2021), para os Munduruku, espaços que já foram ocupações Munduruku continuam sendo importantes para o povo, pois os materiais deixados por seus antepassados continuam sendo utilizados por outros Munduruku, que, para eles, continuam a existir nesses lugares e, portanto, precisam ser cuidados e respeitados. Assim,

o território não é apenas onde seus antepassados viveram e onde eles dão continuidade ao processo de ocupação. Os mortos não estão emoldurados num quadro retratando o passado, não estão estáticos num tempo em que já passou ou vivos apenas na memória do povo. Esses mortos, seus antepassados, também estão no presente, possuem agência, personalidade e racionalidade da mesma forma como os espíritos, as queixadas, os açaizais e as mães dos animais (DIAS, 2021: 123).²²

Parte do sítio arqueológico já foi destruída por outro empreendimento e o sítio será completamente destruído caso a estação de transbordo de cargas (ETC) seja construída no local, como o previsto. Desde 2022, o licenciamento ambiental da ETC foi suspenso, a partir de recomendação do Ministério Público Federal (cf. Recomendação nº 3/2022/GABI/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. Embora o sítio arqueológico de Santarenzinho tenha sido registrado inicialmente pelo arqueólogo Celso Perota (1979) e desde 1997 conste no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) do IPHAN (sua sigla é PA-ST-33) e no SICG-IPHAN, a localidade aparece sinalizada no Caderno Socioambiental do EVTEA apenas como um de “dois ramais ferroviários” da EF-170. Trata-se de grave omissão.

²² Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/41458>. Acesso em: 22 mar. 2025.

Os lugares sagrados e sítios arqueológicos Munduruku, chamados Karobixexé (também conhecido como Cachoeira das Sete Quedas) e Dekoka'a (ou Morro dos Macacos), foram destruídos respectivamente pelas barragens de Teles Pires e de São Manoel. Portanto, o patrimônio cultural do povo Munduruku, contido em seus lugares sagrados, já sofre com um acúmulo de impactos ocasionados pelo próprio Estado brasileiro.²³

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 criam 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 nº 169 da OIT exige que os Estados avaliem o impacto espiritual das atividades de desenvolvimento sobre os povos indígenas (art. 7º, 3), o que, no Brasil, deveria acontecer durante o licenciamento ambiental. Os “impactos culturais” têm de ser considerados, inclusive, na análise da viabilidade do empreendimento (SOARES; FARIAS, 2018, p. 149). Não é o que ocorre com os estudos relativos ao patrimônio cultural a ser afetado pela EF-170. Aqui, vale lembrar o exposto por Oliveira e Rocha (2024):

Lugares de significado cosmológico e espiritual integram as territorialidades indígenas e estão abrangidos pelo conceito constitucional de terras indígenas. A Constituição brasileira define como terras tradicionalmente ocupadas aquelas necessárias à reprodução física e cultural dos povos indígenas, segundo seus usos, costumes e tradições (art. 231, § 1º). Conforme a legislação, os estudos de identificação e delimitação das terras indígenas devem descrever aspectos cosmológicos do grupo, áreas de usos rituais, cemitérios, lugares sagrados e sítios arqueológicos, para caracterizar o espaço necessário à reprodução física e cultural do povo em questão (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, Portaria nº 14/1996, V).

A ameaça a Santarenzinho deve ser lida sob tal perspectiva. O outro ramal previsto para conectar a EF-170 ao rio Tapajós também desembocará sobre os sítios arqueológicos denominados Itapacurá I e Itapacurá II. Assim como Santarenzinho, esses sítios foram registrados por Celso Perota e posteriormente no CNSA. Novamente, trata-se de um fato ignorado pelo EVTEA, pelo Projeto de Avaliação de Potencial de Impacto ao Patrimônio Arqueológico (Papipa) de 2019 e pelo Relatório de Avaliação de Impacto aos Bens Culturais Registrados (Raipi) (com quatro volumes de fichas de verificação) de 2020.

²³ Em 2016, a 5ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região 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 nº 169 da OIT e 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.

Aqui, vale explicar que o Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA) era a base de dados do IPHAN que centralizava todos os registros de sítios arqueológicos no País. Trata-se de um sistema que tem sido substituído pelo Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), que comporta informações georreferenciadas. Há uma conhecida discrepância entre essas duas bases. Um dos motivos da discrepância é que nem todos os registros dos sítios constantes no CNSA apresentam coordenadas geográficas. Sem embargo, os estudos de avaliação da viabilidade de um empreendimento não deveriam ignorar registros de sítios que constam no CNSA.

Hoje, muitos sítios arqueológicos constituem o que se convencionou chamar de “lugares significativos” (BOWSER; ZEDEÑO, 2009), que possuem importância cosmológica, simbólica e espiritual para os povos indígenas, quilombolas e tradicionais, que comumente se referem a eles como lugares sagrados. Tais lugares podem ser sítios arqueológicos no sentido de conter vestígios materiais da presença humana pretérita ou podem ser aparentemente naturais e, portanto, imperceptíveis para quem não pertence ao grupo. Frequentemente, são constituídos por marcos topográficos distintos, como cachoeiras, montanhas, cavernas e fendas. Lugares significativos desempenham um papel sensível no que tange à segurança alimentar, à saúde ou ao equilíbrio ambiental, podendo propiciar acesso a diferentes mundos na ordem cósmica. Habitualmente, os lugares significativos ou sagrados se encontram fora dos territórios tradicionais oficialmente reconhecidos pelo Estado brasileiro (OLIVEIRA; ROCHA, 2024).

Dado que os povos indígenas e tradicionais transmitem suas histórias e seus conhecimentos a partir da oralidade e não da escrita, é preciso compreender que as florestas culturais, os sítios arqueológicos e os lugares significativos ou sagrados possuem uma importância que extrapola a construção do conhecimento científico. Tais paisagens e lugares funcionam como suportes para processos de ensino e aprendizagem, atuando como alicerces mnemônicos, que informam sobre trajetórias históricas e que, consequentemente, são fundamentais para ancorar identidades coletivas que são estritamente vinculadas a territórios tradicionalmente ocupados (ALMEIDA, 2004).

Observa-se que a equipe que realizou o licenciamento ambiental das obras de implantação da infraestrutura ferroviária da EF-170 (trecho entre Lucas do Rio Verde/MT e Itaituba/PA), que percorreu o que era então previsto como sendo o traçado da EF-170, optou por nomear os sítios encontrados com o nome do próprio empreendimento, i.e., “Sítio Ferrogrão”, indo de 1 a 11, conforme consta no Caderno Socioambiental do EVTEA (2024, p. 652). Trata-se de um procedimento que dá sequência a um processo de apagamento cultural do patrimônio histórico e cultural dos povos indígenas e tradicionais da região, desvinculando-o de seus legítimos herdeiros.

4. Impactos sinérgicos e cumulativos

O projeto da ferrovia atravessa dois biomas particularmente frágeis e centrais para o equilíbrio ambiental e climático do país e do planeta: a Amazônia e o Cerrado brasileiro. Indissociável das especificidades ambientais, a diversidade sociocultural presente em toda a região precisa ser levada em conta, pois dela também depende esse equilíbrio.²⁴ O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão aponta que a ferrovia será construída próxima a diversas terras indígenas (TI), unidades de conservação (UC) e áreas protegidas, em uma região considerada de alta e extrema importância para a conservação da biodiversidade, historicamente caracterizada por conflitos socioambientais e fundiários e já afetada por outros empreendimentos, como a BR-163. Todos esses territórios, inevitavelmente, sofrerão uma pressão sobre seus recursos naturais. Vimos que, em vários aspectos, **o EVTEA subestima esses impactos.**

O CSR da UFMG realizou uma pesquisa baseada em simulações e projeções para avaliar como se comportaria a dinâmica da logística brasileira da soja com a implantação da Ferrogrão. Assim, para tentar responder à questão dos impactos e do alcance real destes em âmbito regional, definiu dois tipos de impactos que deveriam ser levados em conta.

Uma primeira classe de impactos, detectada a partir de modelagem, é a dos impactos indiretos. Com a redução dos custos de transporte, ocorre o incentivo ao aumento da produção agrícola e, consequentemente, há um crescimento da demanda por terras cultiváveis, produzindo desmatamento, grilagem, conflitos fundiários e incêndios criminosos.

A segunda classe de impactos refere-se aos cumulativos e sinérgicos. São aqueles causados pela combinação de outros empreendimentos com o projeto principal, como no caso da construção do terminal de Matupá, que, associada à pavimentação da MT-322 e à construção da ponte sobre o rio Xingu, produziria um aumento considerável do desmatamento. Nos tópicos seguintes, mostraremos alguns dos impactos sinérgicos ocasionados pelo projeto.

²⁴ Disponível em: <<https://infoamazonia.org/2023/07/05/como-investigamos-os-impactos-da-ferrograo-nos-territorios-indigenas-e-unidades-de-conservacao/>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

5. Pressão sobre a infraestrutura urbana e impactos na vida e na saúde da população

A instalação das ETC no curso do rio Tapajós produziu uma profunda transformação da estrutura urbana da região, gerando impactos não só na cidade de Mirituba, mas afetando também a população indígena e ribeirinha do entorno.²⁵ Tais instalações geram mudanças socioeconômicas profundas, pois aumentam o fluxo de pessoas, mercadorias e dinheiro, a demanda por serviços públicos e privados, assim como a demanda por terras em todo o entorno.²⁶ Esse aumento da demanda produz um “aquecimento” do preço da terra e o consequente aumento da pressão fundiária, sem deixar de falar das modificações profundas da paisagem que a urbanização crescente e desordenada engendra.²⁷ Além disso, assim como em outros contextos semelhantes na Amazônia, sabe-se que o crescimento do fluxo de pessoas, gerado em microrregiões como as destacadas aqui, por grandes empreendimentos e obras, provoca o aumento da criminalidade, da violência urbana, do tráfico de drogas, da prostituição, da exploração sexual infantil etc.

Assim, a ampliação das investidas do agronegócio acarretará uma deterioração da qualidade de vida das populações afetadas pela obra, pois produzirá um aumento exponencial do consumo de água potável e do uso de agrotóxicos e a consequente contaminação dos lençóis freáticos e cursos d’água da região. Isso representará um risco real de contaminação de nascentes e de rios, inclusive de formadores de rios importantes, como o rio Xingu, já atingido e afetado por outros projetos energéticos, mineradores e de infraestrutura no seu curso, além da perda de remanescentes florais e da conectividade entre eles.²⁸ Ainda em seus “Subsídios Técnicos”, publicados em 2018, o Instituto Socioambiental detalha os impactos previsíveis que o aumento da produção de soja acarretará sobre a produção e o consumo de fertilizantes.

25 Disponível em: <<https://xingumais.org.br/obra/corredor-logistico-tapajos-xingu>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

26 OLIVEIRA, T.; VIEIRA DE MELO, C. In: Inesc, 2021.

27 Disponível em: <https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2021/02/DossieHidrovias-VersaoFinal_PT2.pdf?x99685>. Acesso em: 22 mar. 2025.

28 Disponível em: <<https://xingumais.org.br/obra/ferrograo-ef-170-trecho-sinop-mt-mirituba-pa>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

Além disso, o controle do curso do rio e de seu uso pelas grandes transportadoras afeta as atividades tradicionais de pesca e navegação. A circulação incessante de barcas e barcaças de grandes dimensões inviabiliza a pesca artesanal e perturba a navegação, principal meio de transporte das populações locais de toda a região. Em julho de 2019, o povo Munduruku do Médio Tapajós publicou uma carta na qual denunciava justamente esses efeitos.

Por fim, o aumento da demanda por terras acirra e amplia os conflitos fundiários em toda a região, multiplicando os efeitos já provocados pela rodovia BR-163. A construção da Ferrogrão irá acentuar esses efeitos. Caso uma parada em Matupá seja de fato construída, esses problemas serão replicados em mais um ponto geográfico sensível, tanto do ponto de vista social quanto ambiental.

6. Potenciais invasões, conflitos fundiários, incêndios, desmatamento e grilagem

Segundo um estudo realizado pela *Climate Policy Initiative* da PUC-Rio, o projeto da Ferrogrão originaria um aumento significativo do desmatamento. Projeções do provável desmatamento decorrente da implementação e operação da obra demonstram que a melhoria no acesso ao mercado ocasionaria uma ampliação da produção, um aumento da demanda por terras e o consequente desmatamento de 2.043 km² de vegetação nativa só no Mato Grosso (o que corresponde a uma estimativa conservadora). Isso representaria um aumento das emissões de carbono em 75 milhões de toneladas, o que significaria um prejuízo de US\$ 1,9 bilhão, i.e., 60% do custo da obra da ferrovia.

O Centro de Sensoriamento Remoto (CSR) da UFMG publicou uma análise dos efeitos que a realização de um terminal da Ferrogrão em Matupá teria em todo o seu entorno. Trata-se de um exemplo dos efeitos sinérgicos e cumulativos que a implementação do projeto teria em larga escala, se combinada com outros empreendimentos. A rodovia estadual MT-322, antiga BR-080, hoje parcialmente asfaltada, liga o município de Novo Mundo (no Mato Grosso) até a divisa com Goiás. A estrada, construída na década de 1970, conecta a BR-158 à BR-169 e é usada principalmente para o escoamento da produção agropecuária entre essas duas principais vias.

Em 1971, uma porção do Parque Indígena do Xingu (PIX) foi excluída da demarcação para garantir a construção da estrada, o que gerou uma série de conflitos. Só em 1984, com a identificação da Terra Indígena Capoto-Jarina, o conflito foi relativamente resolvido. Um trecho de 80 km beira o PIX e atravessa a TI Capoto-Jarina e o rio Xingu, onde os indígenas hoje cobram pedágio pela travessia de balsa. A estrada não possui licenciamento ambiental, nem estudo de impacto ambiental. Os produtores locais pressionam para que a rodovia seja pavimentada e uma ponte seja construída sobre o rio Xingu. Caso essas duas demandas sejam atendidas, teríamos então de considerar os impactos gerados pelo conjunto: Ferrogrão + terminal em Matupá + asfaltamento da MT-322 + ponte sobre o rio Xingu. Sendo assim, os impactos iriam muito além dos 10 km protocolares considerados como o limite de área de impacto.

Usando um simulador (OtimizaINFRA) de logística de transporte no Brasil, o CRS demonstra então que, neste caso, Matupá atrairia uma maior quantidade de

carga para a ferrovia e que o asfaltamento da estrada e a construção da ponte alterariam a dinâmica do fluxo de transporte. A MT-322 se tornaria uma via vantajosa para o acesso à Ferrogrão, o que provocaria um aumento significativo da circulação (174 caminhões de soja por dia) dentro da terra indígena.

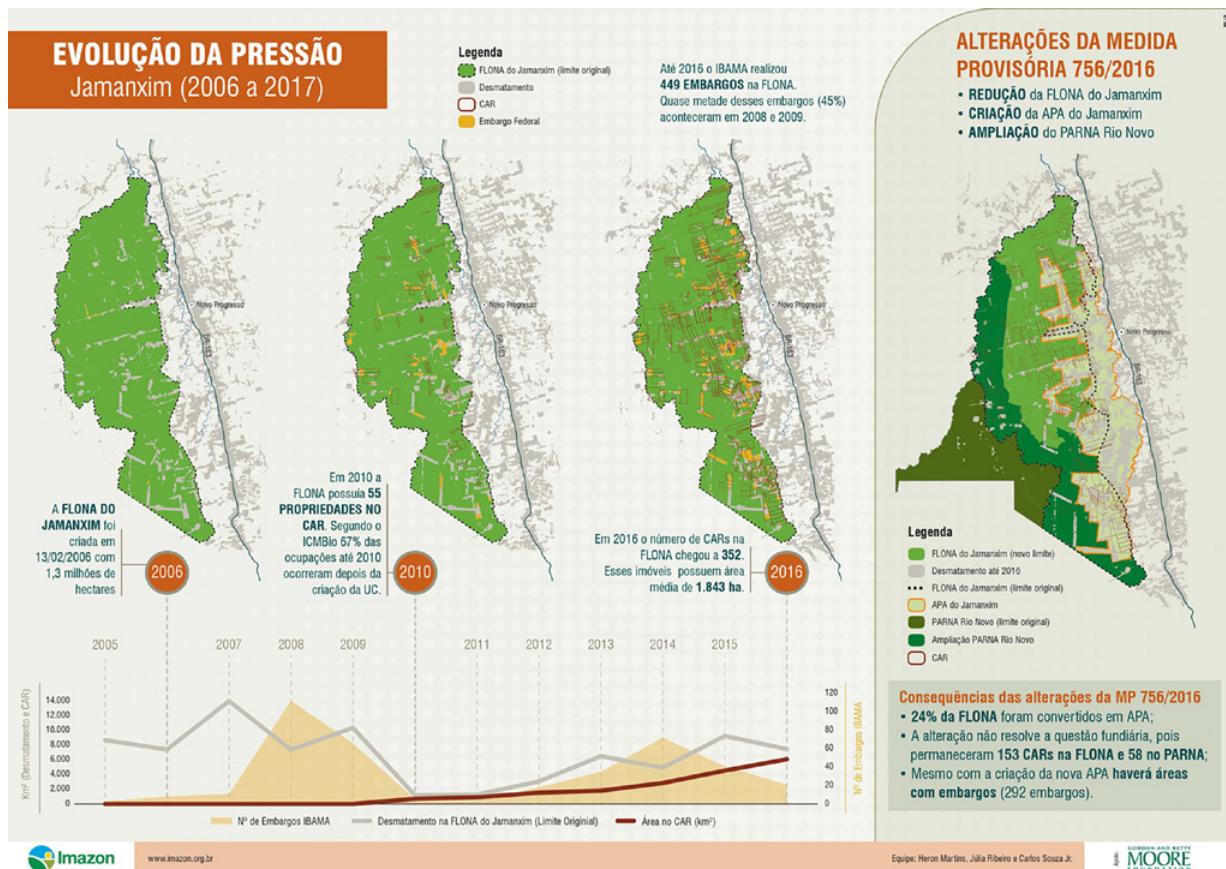
Já a construção da Ferrovia de Interligação do Centro-Oeste (Fico) pioraria ainda mais o quadro, aumentando a pressão para a conversão de floresta para a agricultura, estimulando invasões e desmatamento nas terras indígenas da região. Seriam mais de 230 mil hectares desmatados até 2035 dentro das TI do Leste do Mato Grosso, metade dos quais só no PIX. Isso produziria também uma perda de 65% de floresta dentro da área de influência da Ferrogrão no Mato Grosso até 2035, com perdas econômicas de até US\$ 1 bilhão pela emissão de CO₂ só nas TI, gerando efeito em cascata de diminuição das chuvas, prejuízos agrícolas, redução da produção de energia de Belo Monte e perdas em serviços ambientais e da biodiversidade da região.

Caso da revisão de limites do Parque Nacional do Jamanxim

Em vista da construção do traçado da EF-170, em 2016, a Medida Provisória nº 756/16 reduziu a categoria de proteção de 305 mil hectares da Floresta Nacional do Jamanxim (área de proteção integral), enquanto a MP nº 758/16 desafetou uma área do Parque Nacional do Jamanxim. Durante as tramitações das duas medidas no Congresso Nacional, diversas emendas ampliaram a área de desafetação das unidades de conservação para 600 mil hectares: 486 mil hectares da Flona do Jamanxim e 101 mil hectares do Parna do Jamanxim.

O traçado original da Ferrogrão atravessa o Parque Nacional do Jamanxim (Parna Jamanxim), uma área de proteção exclusiva, de modo que beira a Floresta Nacional (Flona) do Jamanxim, uma unidade de conservação federal, de uso sustentável, criada pelo Decreto de 13 de fevereiro de 2006, com uma área de 1.301.120 hectares, situada no município de Novo Progresso, no estado do Pará.

MAPA 2. EVOLUÇÃO DA PRESSÃO FUNDIÁRIA NA FLONA DO JAMANXIM E ALTERAÇÕES DA MP N° 765/2016



Em 2008, contavam-se aproximadamente 2.700 habitantes que viviam nas principais vicinias da Flona e em seu entorno, muitos praticando atividades como agricultura, pecuária e exploração ilegal de madeira. A criação da Flona ocorreu em um contexto de ordenamento fundiário da área de influência da rodovia BR-163 para servir de barreira ao desmatamento e à exploração predatória e insustentável, que avançavam na região na mesma velocidade registrada no Norte do Mato Grosso alguns anos antes. Hoje, observa-se, ao longo de toda a área de influência da BR-163, especificamente na porção em que se situa a Flona do Jamanxim, um fenômeno de colonização espontânea, associado à colonização dirigida, que ameaça o território. A redução dos limites das duas áreas, associada ao traçado da Ferrogrão e aos fenômenos consequentes (ligados aos impactos indiretos e impactos sinérgicos e cumulativos), representa uma ameaça real a toda a área de preservação situada a oeste da BR-163.²⁹

29 PINHEIRO, P. F. V.; MARQUES DA SILVA JR., O.; ROCHA, G. M.; PINHEIRO RUIVO, M. L.; MACIEL, M. N. M.; BRAGA, T. G. M.; FERREIRA, O. O., 2017.

Em 2019, o MPF encaminhou uma recomendação ao MInfra e à ANTT para que se considerasse em todo edital ou contrato do projeto a integridade da área do Parna e não apenas a área reduzida pela MP. A recomendação também enfatiza a ilegalidade e constitucionalidade da tentativa de redução dos limites do Parna por medida provisória.³⁰

Em 15 de março de 2021, o STF suspendeu todos os processos relacionados à concessão da ferrovia EF-170, acatando o pedido liminar da ADI 6553 sobre a ilegalidade da Lei nº 13.452/2017, que resultou da conversão da Medida Provisória nº 758/2016 para desafetação de 832 hectares do Parna do Jamanxim na faixa de domínio do traçado da Ferrogrão.³¹

³⁰ Disponível em: <https://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/mpf-recomenda-que-projeto-ferrograo-respeite-area-do-parna-do-jamanxim-pa-conforme-jurisprudencia-do-stf>. Acesso em: 22 mar. 2025.

³¹ Cf. histórico da Rede Xingu+.

7. Principais embates em torno do projeto Ferrogrão

Argumento nº 1 em favor da Ferrogrão: os empreendedores e o Governo Federal sustentam que a ferrovia trará pujança econômica aos municípios produtores de soja, principalmente àqueles dos estados do Mato Grosso, como Sinop e Lucas do Rio Verde. Segundo o relatório técnico da Câmara Setorial Temática (CST) da Ferrogrão (datado de 31/05/2023), coordenada pelo deputado estadual Reck Júnior e composta (à exceção de um membro da OAB e de uma advogada) por membros de federações e associações do agronegócio do estado de MT e da Assembleia Legislativa de Mato Grosso, a expectativa com a construção da ferrovia no estado é a de que sejam gerados 30 mil empregos diretos e 373 mil indiretos, além das compensações ambientais (estimadas em R\$ 765 milhões) e da redução de até 40% do custo do frete de cargas.

Acrescentar-se-ia a isso o aumento da arrecadação tributária dos municípios por onde passariam seus trilhos. O intuito do relatório é construir um argumento favorável à construção da ferrovia (rebatizada no final do relatório de “Ferrovia do Arco Norte”) e um contra-argumento à ADI 6553 do STF.

Problemas e contradições do argumento nº 1: as premissas econômicas e de engenharia, assim como a viabilidade econômica do projeto, são contestadas. Na 20ª Carta de Infraestrutura, publicada pela Inter.B Consultoria em abril de 2021, os economistas Cláudio Frischtak e Renata Canini destacam problemas de três ordens no projeto da ferrovia. O primeiro diz respeito à sua sustentação financeira: “Sob qualquer conjunto de premissas razoáveis em termos de gastos de capital (capex), tempo de implantação e tarifa a ser cobrada, as taxas de retorno são extremamente baixas, não cobrindo o custo de capital de investidores privados”. Em outros termos, isso significa que, como já ocorre em inúmeros outros casos, a verba pública deveria compensar esses custos extras.

O segundo problema é da ordem da implementação do projeto, que, do ponto de vista de sua engenharia, não é crível (e isso mais especificamente no bioma sensível no qual se pretende implementar). Assim, para os autores, as contas submetidas ao TCU não seriam realistas e subestimariam custos ligados às especificidades e fragilidades ambientais em jogo (a pluviometria, por exemplo).

O terceiro é de ordem política e de gestão pública e aponta para o fato de que a Ferrogrão não apresenta soluções satisfatórias tanto do ponto de vista social quanto do ponto de vista financeiro, diante dos desafios propostos, apresentando-se como mais um megaprojeto de infraestrutura que replica a lógica e o formato de experiências malsucedidas já experimentadas no passado.

Argumento nº 2 em favor da Ferrogrão: outro argumento de peso seria o fato de que a ferrovia será construída sem escalas (ou com uma só escala em Matupá/MT), ligando diretamente Sinop (MT) a Miritituba (PA), evitando assim os efeitos do crescimento urbano que paradas provocariam em áreas mais preservadas do território.

Problemas e contradições do argumento nº 2: de maneira distinta do que é afirmado pelos defensores do projeto, há uma parada prevista na cidade de Matupá, no Norte de Mato Grosso, na divisa com o Estado do Pará. Antiga aldeia do povo Kren-a-Karore (subgrupo Kayapó), invadida e ocupada por garimpeiros na década de 1990, a cidade de Matupá está situada no percurso da BR-163, em pleno bioma amazônico e exatamente na interligação da BR-163 com a estrada MT-322, que atravessa e separa o Parque Indígena do Xingu do território tradicional do povo Kayapó e mais especificamente da TI Capoto-Jarina, já demarcada.

Argumento nº 3 em favor da Ferrogrão: por fim, a ferrovia representaria uma alternativa sustentável à duplicação da estrada (BR 163). Trata-se de um argumento que se vê reforçado por um outro, que sustenta que a estrutura de uma ferrovia evitaria o desmatamento, pois impediria o surgimento das “espinhas de peixe”, nome dado às aberturas na floresta, características dos processos de apropriação e ocupação ilegal de terras, decorrentes da abertura de estradas na Amazônia e no Cerrado.

Problemas e contradições do argumento nº 3: o argumento segundo o qual uma ferrovia é menos danosa que uma rodovia não é suficiente para garantir que não haja impactos. O argumento da redução da emissão de CO₂ e de acidentes não impede que a ferrovia e sua construção venham a afetar as populações que vivem em sua área de influência e que ela tenha consequências sobre os biomas que virá a afetar. Experiências catastróficas como as da ferrovia Grande Carajás, que atravessa a parte sul da TI Mãe Maria (Povo Gavião), também no Estado do Pará, são um retrato dos efeitos em cascata que empreendimentos desse tipo produzem em terras indígenas, nas áreas protegidas e no seu entorno.

A promessa dos promotores dos projetos é sempre de desenvolvimento (empregos, moradia, infraestruturas), mas como ressalta a matéria do Observatório da Mineração sobre os impactos da ferrovia da Vale no Maranhão, o que se observa consiste dos rastros de devastação incomensuráveis, tanto no que diz respeito às violações de direitos humanos quanto à destruição ambiental, além do crescimento urbano desordenado, que se traduz, no caso maranhense, no segundo pior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Brasil.

Por fim, existe uma contradição no projeto, para além dos inúmeros pontos problemáticos e dos riscos já evocados. A opção por uma “solução” logística desse tipo baseia-se, mais uma vez, em um modelo produtivo baseado no aumento exponencial da produção agropecuária e em *commodities* para exportação, a mesma responsável por grande parte do desmatamento e das emissões de CO₂ do País. Trata-se de um projeto que se apresenta como uma “alternativa sustentável”, mas que, pelo contrário, se assenta sobre e promove um modelo econômico ainda baseado na monocultura e na agroindústria, um dos principais setores responsáveis pela crise ambiental e climática atual.

8. Recomendações

Diante do exposto, é possível constatar que, embora o projeto da EF-170 esteja ainda em etapa precoce de licenciamento, cuja viabilidade técnica e ambiental está sendo apresentada, é possível apreender um processo de apagamento cultural e violações de direitos humanos e territoriais em curso, com implicações que podem levar ao genocídio de povos indígenas. Isso é evidenciado a partir dos elementos apresentados a seguir.

Os povos indígenas em isolamento voluntário que não se encontram em territórios com processos de demarcação já avançados o suficiente para que sejam enquadrados nas diretrizes da Portaria Interministerial nº 60/2015 são simplesmente ignorados pelos estudos apresentados, uma omissão que poderá levar a novos genocídios, comprometendo o direito ao isolamento voluntário e aos modos de vida tradicionais, ao expô-los ao risco do contato forçado.

Há clara omissão de sítios arqueológicos registrados que serão severamente impactados pela construção de ramal rodoviário, como é o caso de Itapacurá I e II e de Santarenzinho, que possui um agravante significativo, por constar como lugar sagrado para o povo Munduruku. Vale lembrar que o patrimônio arqueológico foi formado por processos singulares ao longo de milênios, séculos e décadas, sendo assim único e insubstituível. Sua destruição não pode ser mitigada, já que a sua inserção na paisagem constitui elemento essencial para sua fruição e sentido junto aos povos indígenas, às comunidades negras e quilombolas, aos povos e às comunidades tradicionais.

O povo Munduruku, que hoje conta com cerca de 17 mil indivíduos, sequer chega a ser mencionado no levantamento etno-histórico realizado pela empresa MRS Ambiental, que, por não considerar os efeitos da hidrovia Tapajós, tampouco se debruça sobre os povos indígenas, as comunidades quilombolas e negras, os povos e as comunidades tradicionais da região.

Os poucos sítios arqueológicos já identificados em campo pela empresa foram identificados com a utilização do nome do empreendimento (“Ferrogrão”), de forma a desvincular o referido patrimônio histórico-cultural dos povos indígenas e tradicionais que vivem na região. A sistemática desvinculação do patrimônio cultural e arqueológico dos povos indígenas e tradicionais serve para deslegitimar sua presença histórica e, consequentemente, suas reivindicações por reconhecimento territorial.

Já é possível observar o avanço vertiginoso do desmatamento na região na qual se projeta o traçado da EF-170. Embora não seja possível ainda afirmar que todos esses incêndios criminosos sejam motivados pelo anúncio da obra, o avanço

do desmatamento especulativo ocasionado pelo projeto da EF-170 já vinha sendo previsto para a região há cinco anos (ARAÚJO et al., 2020).

Conforme já delineado anteriormente, as paisagens e plantas compõem o patrimônio biocultural dos povos indígenas e tradicionais que vivem na região. Sua destruição reverbera sobre práticas de manejo, processos de ensino e aprendizagem e sobre o próprio senso de pertencimento territorial, que informa identidades coletivas de povos ágrafos, que necessitam dessas paisagens para transmitir oralmente a sua história para as próximas gerações.

A operação da hidrovia Tapajós, iniciativa intimamente conectada à Ferrogrão, já vem promovendo a interdição do baixo Tapajós para os povos indígenas e as comunidades tradicionais que lá vivem. Soma-se a isso o fato de que as embarcações promovem a destruição de sítios arqueológicos e lugares sagrados ou significativos, a partir de processos de erosão desencadeados pelas ondas geradas por barcaças de grande porte.

É indispensável enfatizar que todo esse processo se desenvolveu, primeiro, durante o mandato do presidente Bolsonaro, sob um governo abertamente contrário aos direitos indígenas e dos povos tradicionais e especialmente voltado ao desmantelamento da legislação ambiental e social do País. Não é coincidência que esteja tramitando no Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 177/2021, que propõe que o Brasil deixe de ser signatário da Convenção nº 169 da OIT.

E, em segundo lugar, é importante ressaltar que o processo ocorreu em grande parte ao longo de dois anos de pandemia de Covid-19. Anos que dificultaram ao extremo as articulações e mobilizações políticas e jurídicas dos povos impactados pela obra, uma vez que se trata de uma situação que muitas vezes foi usada como argumento pelo governo para protelar decisões, reuniões, oitivas, audiências e tomadas de decisões importantes que dizem respeito aos direitos socioambientais de todas as populações impactadas pela Ferrogrão.

Em relação a tais constatações, é possível afirmar que o projeto da EF-170 opera em flagrante violação de direitos dos povos indígenas, das comunidades negras e quilombolas e de povos e comunidades tradicionais no tocante ao seu patrimônio cultural. Ou seja, povos que já sofrem um acúmulo de impactos gerados por empreendimentos anteriores que se conectam à Ferrogrão, como a hidrovia Tapajós e os “portos” de Itaituba e Miritituba.

Torna-se urgente a paralisação do processo de licenciamento ambiental do referido empreendimento. De igual modo, é premente a realização de consultas livres, prévias e informadas segundo os protocolos de consulta dessas comunidades (quando houver) ou segundo procedimentos pactuados, de modo a respeitar as formas específicas de organização social desses grupos.

Referências

ANTT. Cadernos de estudos revisados pela ANTT: EF-170 Ferrogrão: Trecho Sinop/MT – Itaituba/PA e anexos I e II. MInfra – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Brasília (DF), 2020.

ARAÚJO, Rafael; ASSUNÇÃO, Juliano; BRAGANÇA, Arthur. Resumo para política pública. Os impactos ambientais da Ferrogrão: Uma avaliação ex-ante dos riscos de desmatamento. Rio de Janeiro (RJ): Climate Policy Initiative, 2020.

AGASSIZ, L. E. A Journey in Brazil. Boston: Ticknor and Fields, 1869.

AGUIAR, W. P. Itapuranga, Paredão e Primavera. Há comunidades remanescentes de quilombo no Médio e no Alto Tapajós? Trabalho de conclusão de curso. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará, 2023.

ALARCON, D. F.; MILLIKAN, B.; TORRES, M. (orgs.). Ocekadi: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. 1ª ed. Brasília (DF); Santarém (PA): International Rivers; PAA. Universidade Federal do Oeste do Pará, 2016.

ALMEIDA, A. W. B. Terras tradicionalmente ocupadas: processos de territorialização e movimentos sociais. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 6, nº 1, maio 2004.

ALMEIDA, F. O. A Tradição Polícroma no Alto Rio Madeira. Tese (Doutorado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2013.

ANJOS FONSECA, A. A.; VAZ, F. A.; ARANTES, L. L.; OLIVEIRA, L. C.; SANTOS, Z. H. Povos indígenas no baixo rio Tapajós, Pará. In: COLARES, P. M.; CARNEIRO, D. S.; CALIXTO, H. R. S. (orgs.). Políticas, concepções e práticas de ação afirmativa: reflexões a partir de uma universidade amazônica [recurso eletrônico]. Brasília (DF): Rosivan Diagramação & Artes Gráficas, 2021, p. 15-40.

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

ARROYO-KALIN, M.; RIRIS, P. Did pre-Columbian populations of the Amazonian biome reach carrying capacity during the Late Holocene? Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences, v. 376, n° 1816, Jan. 2021. Disponível em: <<https://doi.org/10.1098/rstb.2019.0715>>. Acesso em: 5 jul. 2023.

BALÉE, W. The culture of Amazonian forests. In: POSEY, D. A.; BALÉE, W. (orgs.). Resource Management in Amazonia: Indigenous and Folk Strategies. New York: The New York Botanical Garden, 1989.

BRASIL. Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília (DF), 2007.

BRASIL. Decreto nº 8.750, de 9 de maio de 2016. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília (DF), 2016.

CHAMPNEY, J. W. Travels in the north of Brazil. Acervo Digital da Biblioteca Nacional, 1860. Disponível em: <<http://www.bndigital.bn.gov.br//acervo-digital>>. Acesso: 13 fev. 2025.

CLEMENT, C. R. 1492 and the loss of Amazonian crop genetic resources I: The relation between domestication and human population decline. Econ. Bot. 53, 1999, p. 188-202.

COSTA, D. M. Arqueologia dos africanos escravos e livres na Amazônia. Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica, vol. 10(1). Jan-Jun, 2016.

COSTA, William; DAVIS, Juliana; OLIVEIRA, Amanda; FERNANDES, Fabrício; RAJÃO, Raoni; SOARES FILHO, Britaldo Silveira. Ferrogrão com terminal em Matupá partirá ao meio as terras indígenas do Xingu. Policy Brief: CSR/UFMG, 2021. Disponível em: <https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2021/07/Nota-MT-322_final_PT_r.pdf>.

COSTA, William; DAVIS, Juliana; RIBEIRO, Amanda; SOARES FILHO, Britaldo Silveira. Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão? Policy Brief: CSR/UFMG, 2020. Disponível em: <https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Ferrograo_policy-brief_.pdf>.

DA ROCHA, B. C. Ipi Ocemumuge: A Regional Archaeology of the Upper Tapajós River. 2017. Tese (Doutorado em Arqueologia). Institute of Archaeology, University College London, 2017.

_____.; TORRES, M.; MOREIRA, F. C. Histórias entrelaçadas: indígenas, beiradeiros e colonos acima das cachoeiras do Tapajós. In: COLARES, P. M.; CARNEIRO, D. S.; CALIXTO, H. R. S. (orgs.). Políticas, concepções e práticas de ação afirmativa: reflexões a partir de uma universidade amazônica. Brasília (DF): Rosivan Diagramação & Artes Gráficas, 2021, p. 41-63.

DIAS, Bárbara do Nascimento. Com os espíritos dos antigos: a luta do povo Munduruku do médio Tapajós pelo território e pela vida. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Universidade de Brasília, Brasília (DF), 2021, 138 f., il.

GT INFRA. Brazilian Civil Society Working Group on Infrastructure and Socio-Environmental Justice. Notificação extrajudicial alerta bancos sobre danos provocados por projeto de ferrovia na Amazônia. Jul. 2021.

HONORATO DE OLIVEIRA, V. E. Shatters Among Sherds: A study of lithic assemblages of the Upper Tapajós River. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Institute of Archaeology, University College London, 2015.

MAPA. Projetos de Reforma Agrária conforme fase de implementação. Superintendência Regional de Santarém (SR30), 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/incra/pt-br/assuntos/reforma-agraria/assentamentosgeral.pdf>.

MARTINS, C. M. P. Arqueologia do Baixo Tapajós: ocupação humana na periferia do domínio tapajônico. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Universidade Federal do Pará, 2012.

MONTEIRO, J. Tupis, Tapuias e Historiadores: Estudos de histórica indígena e do indigenismo. Tese (Livre Docênciа em Antropologia). Universidade de Campinas, 2001.

MORAES, Claude de Paula. Amazônia ano 1000: territorialidade e conflito no tempo das chefias regionais. 2013. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/71/71131/tde-18092013-101343/>. Acesso em: 23 mar. 2025.

MUNDURUKU, J. S.; MUNDURUKU, E. K.; VALLE, R. B. M. Muraycoko Wuyta'a Be Surabudodot/Ibararakat: Rock Art and Territorialization in Contemporary Indigenous Amazonia – the Case of the Munduruku People from the Tapajos River. Visual Culture, Heritage and Identity (Archaeopress), 2021, p. 106-119.

MUNDURUKU (povo). Carta dos Munduruku ao governo explicita conhecimentos milenares e reafirma demandas. Conselho Indigenista Missionário (CIMI) (portal *on-line*), 2013. Carta publicada em 10/06/2013. Disponível em: <<https://cimi.org.br/2013/06/34922/>>. Acesso: 25 maio 2020.

MUNIZ, T. S. A. Materiais e fluxos na Amazônia Colonial: evidências da presença de africanos escravizados no Sítio Aldeia (Santarém, Pará). Revista de Arqueologia, [S. l.], v. 32, n° 2, p. 16-35, 2019. DOI: 10.24885/sab.v32i2.690. Disponível em: <<https://revista.sabnet.org/ojs/index.php/sab/article/view/690>>. Acesso em: 14 fev. 2025.

OLIVEIRA, Tatiana. Infraestruturas logísticas, agronegócio e clima. Documento de posição nº 2. Série: Monitorando a NDC brasileira sob o presidente Bolsonaro. Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC), 2021.

OLIVEIRA, Tatiana; VIEIRA DE MELO, Cecilia. Logística do Médio-Tapajós: o caso de Itaituba-Miritituba. Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), 2021.

OBSERVATÓRIO DOS DIREITOS HUMANOS DOS POVOS INDÍGENAS ISOLADOS E DE RECENTE CONTATO. Ameaças aos territórios com presença de registros de povos indígenas isolados potencialmente impactados pela construção da Ferrogrão (EF-170). Relatório técnico, 2025.

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.

PERIPATO, V. et al. More than 10,000 pre-Columbian earthworks are still hidden throughout Amazonia. Science, 382, 2023, p. 103-109.

PEROTA, C. Relatório de trabalho de campo. Pesquisa de campo realizada na bacia do rio Tapajós como parte do Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas da Bacia Amazônica (Pronapaba). S.l., CNPq/Iphan/Ufes, 1979.

PESSOA, C. Cruzando fronteiras: arqueologia das estradas no interflúvio Madeira-Purus. Tese (Doutorado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2024.

OVIEDO, Antonio; ROJAS GARZÓN, Bivany; NAKANE AUGUSTO, Mariel; LIRA, Michelle. Recomendações para aplicação do direito de Consulta Livre, Prévia e Informada de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais impactados pela BR-163, BR-230, BR-158/155 e EF-170 no estado do Pará. Instituto Socioambiental, 2021.

PINHEIRO, P. F. V.; MARQUES DA SILVA JR., O.; ROCHA, G. M.; PINHEIRO RUIVO, M. L.; MACIEL, M. N. M.; BRAGA, T. G. M.; FERREIRA, O. O. Redefinição de limites territoriais em unidades de conservação na Amazônia brasileira: o caso da Floresta Nacional do Jamanxim, estado do Pará, Brasil. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi – Ciências Naturais, 12(3):423-433, 2017.

PORTARIA INTERMINISTERIAL nº 60, de 24 de março de 2015.

POSEY, D. Indigenous Management of Tropical Forest Ecosystems: The Case of the Kayapó Indians of the Brazilian Amazon. Agrofor Syst, 3, 1985, p. 139-158.

REDE XINGU +. Condicionantes socioambientais necessárias à continuidade dos processos administrativos relacionados à Ferrogrão (EF-170). Programa Xingu, Instituto Socioambiental, 2022.

REDE XINGU +. Contribuição – Subsídios Técnicos/Processo de Concessão da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão). Programa Xingu, Instituto Socioambiental, 2018.

ROBAZZINI, A. Dinâmica da ocupação territorial indígena no Vale do Rio Tapajós. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2013.

SCHAAN, D.; PÄRSSINEN, M.; RANZI, A.; PICCOLI, J. C. Geoglifos da Amazônia ocidental: evidência de complexidade social entre povos da terra firme. Revista de Arqueologia, vol. 20, 2007, p. 67-82.

SIMÕES, M. F. Nota sobre duas pontas de projétil da Bacia Tapajós (Pará). Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Nova Série Antropologia, vol. 62, 1976.

_____. Pesquisa e cadastro de sítios arqueológicos na Amazônia legal brasileira, 1978-1982. Belém: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Museu Paraense Emílio Goeldi, 1983.

SOARES, I. V. P.; FARIAS, T. Patrimônio cultural imaterial no licenciamento ambiental. In: SOARES, I. V. P.; PRAGMÁCIO, M. (orgs.). Tutela jurídica e política de preservação do patrimônio cultural imaterial. Salvador (BA): JusPodivm, 2018, p. 145-183.

STENBORG, P.; SCHAAN, D. P.; LIMA, M. A. Uso da terra e padrão de assentamento pré-colombiano na região de Santarém, baixo Amazonas. *Amazônica – Revista de Antropologia*, v. 4, n° 1. Belém (PA): Universidade Federal do Pará, 2012, p. 222-250.

TEIXEIRA, W.; KERN, D.; MADARI, B. E.; LIMA, H. N.; WOODS, W. As terras pretas de índio da Amazônia: sua caracterização e uso deste conhecimento na criação de novas áreas. Manaus (AM): Embrapa Amazônia Ocidental, 2009.

UNITED NATIONS. Office on Genocide Prevention and the Responsibility to Protect. Framework of Analysis for Atrocity Crimes: a tool for prevention. Genebra, 2014.

VIEIRA, Gabriel de Andrade; FONSECA, Marcelo Fernando; CASTRO, Gustavo. Contexto territorial das áreas ambientalmente protegidas e do mundo rural no entorno da Ferrovia EF-170 – Ferrogrão. N° 2.051. 14º Congresso Interinstitucional de Iniciação Científica (CIIC), Campinas (SP), 2020.

Sites consultados:

Instituto Socioambiental (ISA). Disponível em: <https://www.socioambiental.org/>.

Rede Xingu +. Disponível em: <https://xingumais.org.br/>.

Terras Indígenas. Disponível em: <https://terrasindigenas.org.br/>.

UC – Socioambiental. Disponível em: <https://uc.socioambiental.org/>.

Fiocruz: EF Grande Carajás. Disponível em: https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflicto_pa-perversidades-sociais-e-ambientais-no-caminho-da-estrada-de-ferro-carajas/.

Inesc. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/en/tag/ferrograo/>.

InfoAmazonia. Disponível em: <<https://infoamazonia.org/2023/07/05/ferrograo-afetara-pelo-menos-seis-terras-indigenas-17-unidades-de-conservacao-e-tres-povos-isolados/>> e <<https://infoamazonia.org/2023/07/05/como-investigamos-os-impactos-da-ferrograo-nos-territorios-indigenas-e-unidades-de-conservacao/>>.

Cartas, notas técnicas e relatórios:

Carta do povo Munduruku contra os portos do Rio Tapajós (2 de julho de 2019). Fórum Teles Pires. Carta de Sinop, Maio 2023.

MPF. 6ª Câmara de Coordenação e Revisão – Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais. Nota Técnica nº 1/2021/6ª CCR/MPF: Direito à consulta prévia, livre e informada dos povos indígenas e comunidades tradicionais atingidos pelo projeto de Estrada de Ferro 170 – Ferrogrão. Brasília (DF).

Nota Técnica do Instituto Kabu, povo Kayapó do subgrupo Menkragnoti (28 de novembro 2019).

Assembleia Legislativa do Estado do Mato Grosso. Relatório Final. Câmara Setorial Temática da Ferrogrão. Aprovado em 31 de maio de 2023. Cuiabá (MT).



<http://www.inesc.org.br>