

MARIEL MITSURU NAKANE ARAMAKI

**FERROGRÃO (EF-170): IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS
NO INTERFLÚVIO TAPAJÓS-XINGU**

Campinas

2020

MARIEL MITSURU NAKANE ARAMAKI

**FERROGRÃO (EF-170): IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS
NO INTERFLÚVIO TAPAJÓS-XINGU**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas, sob a orientação do Doutorando Rafael Pastre

Campinas
2020

Dedicatória

Dedico esse trabalho de conclusão de curso a minha avó, Cecília, minha mãe, Marilda, e ao Moa, que chegou dando sorte.

Agradecimentos

Agradeço a Comissão de Graduação e a Direção do Instituto de Economia da Unicamp pelo apoio financeiro para realização de viagem de campo no período de julho-agosto de 2018 ao Mato Grosso e Pará, a qual foi fundamental para a elaboração deste trabalho.

Agradeço o Prof. Dr. Mauro William Barbosa Almeida, membro permanente do Departamento de Antropologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, pelo acolhimento, apoio e incentivo incondicionais dedicados desde a primeira troca de e-mails.

Agradeço o Prof. Dr. Maurício Torres e Sue Branford pelo convite e ensinamentos durante a viagem sobre a Ferrogrão e os Sateré do rio Mariaquã.

Agradeço toda a equipe do componente de Proteção e Direitos Territoriais do Programa Xingu, do Instituto Socioambiental, sobretudo Biviany, pela porta que permaneceu aberta diante da chegada do Moa.

Agradeço o Prof. Dr. Mário Augusto Medeiros, Rodrigo e, sobretudo, Balu, por terem apoiado minhas ideias de pesquisa desde o início.

Agradeço o Instituto de Economia da Unicamp, em suas diferentes dimensões, por ter reconhecido minhas perguntas e me apresentado debatedores comprometidos com os povos brasileiros.

Agradeço ao Me. Rafael Pastre, pela orientação

Resumo

O trabalho apresenta alguns dos potenciais impactos socioambientais que poderão ser gerados a partir da construção e operação da ferrovia EF-170, Ferrogrão, planejada para instalação no interflúvio das bacias hidrográficas do rio Tapajós e do Xingu, entre o município de Sinop/MT e o complexo portuário de Miritituba, em Itaituba/PA. A análise considera o potencial da ferrovia em consolidar o Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu e em acelerar a tendência de expansão da fronteira agrícola do centro-norte de Mato Grosso em direção ao sudoeste do Pará. Discute-se a potencial intensificação de impactos socioambientais sinérgicos e cumulativos aos gerados pelos demais empreendimentos do Corredor Logístico Tapajós-Xingu sobre povos indígenas, e a provável intensificação de processos correntes de disputa fundiária e de desmatamento. A pesquisa foi realizada por meio de revisão bibliográfica e documental e de trabalho de campo nos estados de Mato Grosso, Pará e Distrito Federal incluindo, além de coleta de material e informações, um total de 15 entrevistas.

Palavras-chave: Ferrogrão. Corredor Logístico Tapajós-Xingu. Impactos socioambientais. Povos indígenas. Infraestrutura de transportes. Agronegócio. Economia Regional.

Abstract

This monography presents some of the potential socioenvironmental impacts that may be generated from the construction and operation of the EF-170 railway, known as *Ferrogrão*, planned to be installed in the interflow region of the Tapajós and Xingu river basins, between the city of Sinop, Mato Grosso state, and the river port of Miritituba, in Tapajós river, Pará state. This analysis considers the railway's potential to consolidate the Logistics Corridor for Exportation of the Tapajós-Xingu Interflow as the main route for the outflow of the soybean production of Mato Grosso's centre-north region, as well as its potential to increase the current trend of agricultural frontier expansion in that state. It also discusses the potential intensification of synergistic and cumulative socioenvironmental impacts on indigenous peoples that are generated from other infrastructure projects that are part of the Tapajós-Xingu Logistics Corridor, as well as the presumable intensification of land dispute and deforestation processes that take place in the southwest region of Pará state.

Keywords: Ferrogrão railway. Tapajós-Xingu Logistics Corridor. Socioenvironmental impacts. Indigenous peoples. Infrastructure projects. Agribusiness. Regional Economics.

Sumário

1. Apresentação.....	8
2. EF-170 e Impactos Socioambientais.....	18
2.1. Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu.....	25
2.1.1 ETCs, Hidrovia do baixo Tapajós e o povo Munduruku.....	38
2.1.2 BR-163 e os povos Panará e Kayapó.....	41
2.1.3 MT-322 e a TI Capoto-Jarina.....	43
2.2. Expansão do Ciclo da Soja em Mato Grosso.....	46
2.2.1 Pressões do agronegócio sobre o TIX.....	55
2.3 Desmatamento e desgovernança fundiária no sudoeste do Pará.....	58
3. Memória e atualidade da relação entre povos indígenas e infraestrutura de transportes na Amazônia.....	68
3.1. Povos Indígenas da Amazônia: do PIN ao PPI.....	68
3.2. Do direito à CCLPI de povos indígenas sobre a Ferrogrão.....	76
4. Conclusão.....	87
Referências.....	92

Apresentação

A EF-170, conhecida como Ferrogrão, é um projeto de ferrovia, de extensão planejada de 1188 quilômetros, com capacidade máxima projetada de transporte de 42¹ milhões de toneladas por ano, que visa interligar os municípios de Sinop/MT - e futuramente Lucas do Rio Verde/MT - ao Porto de Miritituba, distrito de Itaituba/PA, no interflúvio das bacias hidrográficas do Tapajós e do Xingu. No âmbito do ciclo de projeto, a ferrovia se encontra no estágio de elaboração dos Planos de Trabalho dos Estudos de Impacto Ambiental do licenciamento ambiental pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e o Governo Federal prevê o lançamento de edital de concessão do empreendimento para o 1º trimestre de 2021².

Assim como a rodovia federal BR-163 (Cuiabá-Santarém), os projetos de hidrovias dos rios Teles-Pires/Tapajós e Juruena/Tapajós, a hidrovia do baixo Tapajós e o complexo portuário de Miritituba – incluídas as Estações de Transbordo de Carga -, a Ferrogrão integra o chamado Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, uma rede articulada de empreendimentos de logística de transportes que interconecta as regiões produtoras de *commodities* agrícolas do estado do Mato Grosso aos portos do rio Tapajós, Miritituba, em Itaituba/PA, e Santarém/PA, conectados fluvialmente à bacia Amazônica. O Corredor Logístico Tapajós-Xingu, em conjunto dos Corredores Logísticos das bacias do Madeira e Tocantins, e outros empreendimentos de infraestrutura de transportes em planejamento ou já implementados, integra o chamado “Arco Norte”, um complexo de infraestrutura de transportes na região da Amazônia Legal cujo objetivo é a potencialização do uso dos portos localizados acima do paralelo 16º Sul (Porto Velho/RO, Itacoatiara/AM, Santarém/PA, São Luís/Itaqui/MA, Santana/AP, Belém/Barcarena/PA), por meio da consolidação da malha de transportes da Amazônia Legal e de sua integração às demais regiões do país e às malhas viárias de outros países³, para a diversificação dos eixos de escoamento das exportações brasileiras, extremamente

¹ De acordo com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), projetam-se 42 milhões de toneladas ao ano de 2050. As estimativas de demanda da EF-170 são tratadas mais adiante.

² Andamento do projeto monitorado pela Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/ef-170-mt-pa-ferrograo>

³ O atual Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), o qual substituiu a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), foi criado em 2009 com o objetivo de fomentar projetos prioritários de integração da infraestrutura regional da América do Sul, dentre os quais projetos de transporte, energia e comunicação. Articula-se em torno de dez Eixos de Integração e Desenvolvimento, sendo o

concentrados nos portos da região Sudeste e Sul do Brasil e dependentes do modal rodoviário, cujas amplas extensões se configuram como um custo logístico elevado e penalizador da competitividade dos produtos brasileiros, sobretudo das commodities agrícolas, no comércio internacional.

De acordo com dados do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso (2018), do total da produção nacional de soja e milho no ano de 2017, 217 milhões de toneladas, 128,7 milhões (59,3%) foram produzidos acima do paralelo 16° Sul, sendo escoados para exportação apenas 27,8 milhões de toneladas pelos portos do Arco Norte, tendo sido o restante de 75,9 milhões de toneladas para exportação escoado pelos portos do Sudeste e Sul (Santos/SP, Vitória/ES, Paranaguá/PR, Imbituba/SC, São Francisco do Sul/SC). Ainda de acordo com o movimento, o custo do frete rodoviário entre Sorriso/MT, baricentro da produção de soja do estado do Mato Grosso, e o Porto de Santos, principal ponto de transbordo da carga, é de cerca de USD 88/ton, consideravelmente elevado comparado ao preço do frete rodoviário na Argentina, da região produtora de Córdoba à estação de transbordo em Rosário, de USD 16/ton, e de USD 20/ton de Illinois à estação de transbordo de New Orleans, nos Estados Unidos, principais concorrentes do Brasil na agroexportação de soja e milho. A consolidação dos Corredores Logísticos associados ao Arco Norte, em particular o Corredor Logístico do Tapajós-Xingu, é considerada “*um imperativo de racionalidade econômica*” (CORREA & RAMOS, 2010) ao proporcionar a redução do alto custo logístico do escoamento das commodities agrícolas do centro-norte do Mato Grosso a partir da diversificação da oferta de infraestrutura de logística de transportes, aumentando a concorrência multimodal e o encurtamento das distâncias entre região produtora e os portos. Sobre a perspectiva da implementação de empreendimentos de infraestrutura de transportes em atendimento às necessidades logísticas associadas às atividades econômicas para exportação, observa Castillo (2004) que:

a organização do território brasileiro aparece como um conjunto de fatores entrópicos a serem superados pela logística empresarial, como a “última fronteira da administração de empresas”, objetivando um máximo de racionalidade dos fluxos no território para atingir elevados níveis de competitividade.

maior Eixo Amazonas, composto de uma área de influência de 8.1 milhões de quilômetros quadrados e mais de 200 povos indígenas, 10,7% da população total dos países envolvidos.

Embora haja dúvidas de que a queda do custo do frete de transporte seja necessariamente repassada aos produtores sob a forma de aumento de sua margem, uma vez que a logística de escoamento e comercialização da produção de commodities agrícolas é concentrada por *tradings* internacionais⁴, as quais operam com características de monopólio (PASTRE, 2018), entidades representativas dos setores de produção agroexportadora, como a Associação de Produtores de Soja (Aprosoja) e a Associação Mato-grossense de Produtores de Algodão (AMPA), defendem o “giro” do eixo logístico de escoamento das safras rumo ao Norte como uma solução perante a tendência de expansão da fronteira de produção agrícola no estado, em particular das macrorregiões do médio-norte, norte, nordeste e noroeste de Mato Grosso. Atualmente contabilizam-se 9 milhões e 850 mil hectares de área plantada de soja, na safra 19/20 (IMEA, 2020). A estimativa do Instituto Mato-grossense de Economia Agrícola em 2015 era de que existiriam 15,6 milhões de hectares de “áreas de pecuária” aptas a serem incorporadas à produção agrícola extensiva (IMEA, 2015). A expansão da área plantada ainda é a fonte mais importante para as projeções de crescimento da produção de soja no estado como um todo, sobretudo para as macrorregiões nordeste, noroeste e norte, beneficiadas pela Ferrogrão, as quais tem apresentado taxa de crescimento anual média da área plantada de 2,29%, 2,81% e 10,14%, em contraste com taxa de crescimento da produtividade anual média, em sacas por hectare, de 0,94%, 1,24% e 1,41%, respectivamente, para o período das safras 2016/2017 a 2020/2021⁵.

A expansão da fronteira agropecuária no estado de Mato Grosso, com vetores de expansão radiais que se direcionam às regiões adjacentes às áreas de produção do médio-norte, nas nascentes das bacias do Xingu e Tapajós, bem como às regiões norte, nordeste e noroeste do estado, nas proximidades do sudoeste do Pará, pode ser analisada a partir do processo investigado por Oliveira (2012) acerca da territorialização e monopolização territorial do agronegócio⁶, uma reconfiguração da geografia econômica que se dá a partir de estratégias de organização territorial

⁴ As principais *tradings* atuantes do mercado de comercialização das commodities agrícolas no Mato Grosso são ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus e COFCO, e a brasileira Amaggi.

⁵ Informações elaboradas a partir dos dados do Boletim Semanal da Soja nº 604, de 29 de maio de 2020 (IMEA, 2020).

⁶ Utiliza-se o termo *agronegócio* como uma tradução do conceito de *agribusiness*. Conforme apresentado por Pompeia (2018), “o processo de tradução da palavra *agribusiness* na esfera pública brasileira correspondeu à legitimação do agronegócio pelo Poder Executivo Federal”, quando durante o governo de Fernando Henrique Cardoso passa-se a mobilizar a categoria de forma oficial, consolidando o termo nas dimensões da esfera pública, como a academia, a imprensa e o legislativo. O conceito de *agribusiness*, segundo Ramos (2007), equivale a “soma total das operações de produção e distribuição de suprimentos agrícolas; as operações de produção nas unidades agrícolas; e o armazenamento, processamento e distribuição dos produtos agrícolas e itens produzidos com eles”.

por parte das agriculturas empresariais em alinhamento com políticas de Estado que fomentam a expansão da fronteira agrícola sobre os biomas da Amazônia e Cerrado (PASTRE, 2016), atrelados ao fomento de processos de grilagem de “*terras públicas usurpadas de povos indígenas, quilombolas e de toda a diversidade do campesinato amazônico (ribeirinhos, extrativistas, beiradeiros, pescadores, colonos, etc.)*” (OLIVEIRA, 2017). A dinâmica da territorialização e monopolização territorial do agronegócio é controlada, de acordo com Oliveira (2012), em última instância, pela “mundialização da agricultura”, sendo operacionalizada por meio do

controle da propriedade privada da terra, do processo produtivo no campo e do processamento industrial da produção agropecuária (...) [e do] controle desenvolvido pelas empresas de comercialização e de processamento industrial, que sem produzir no campo, podem controlar fazendeiros capitalistas e camponeses através de mecanismos de subordinação

A Ferrogrão pode ser analisada sob a perspectiva de continuidade do movimento de reordenação da divisão territorial do trabalho, dado por meio da especialização produtiva da cadeia de commodities agrícolas e instrumentalizado por ações do Estado no que compete o planejamento territorial estratégico, como com a definição de “eixos nacionais de integração e desenvolvimento” nos planos nacionais de logística de transportes, os quais estabelecem políticas de investimento em corredores logísticos determinados, os quais efetivamente atendem aos interesses de segmentos particulares de produtores de commodities (CASTILLO, 2004). Esse processo de redefinição da inserção da região matogrossense do interflúvio Tapajós-Xingu na geografia econômica doméstica e externa ocorre mediante a “*substituição de antigas atividades baseadas em subsistência e na economia natural por modernas produções do agronegócio internacionalizado que por sua vez configura a consolidação de um processo de dominação territorial que expulsa e expurga povos indígenas e comunidades camponesas-tradicionais de suas terras*” (OLIVEIRA apud PASTRE, 2016). A consolidação desse movimento de territorialização e monopolização territorial do agronegócio em Mato Grosso, associada empiricamente à expansão da fronteira de produção agrícola, é mediada por uma modalidade de discurso de “desenvolvimento” específica.

A atualização do discurso do desenvolvimento no debate acerca da Ferrogrão pode ser atestada na fala do megaprodutor Erai Maggi Schaffer (EDLP, 2018)

Da mesma forma que o esforço do colono associado às melhores práticas trouxeram um grande ciclo de desenvolvimento para o Mato Grosso das nossas porteiras para dentro, penso que a Ferrogrão, poderá trazer um benefício equivalente, das nossas porteiras para fora⁷

A modalidade do discurso de desenvolvimento convocada pelos setores nacionais ligados ao agronegócio invoca o histórico de ocupação colonizadora do norte do Mato Grosso, desde a abertura da BR-163 na década de 1970, enquanto propulsor de um “ciclo de desenvolvimento”, conferindo a si mesmo uma espécie de “missão civilizatória” no bojo desse processo induzido de ocupação colonial⁸, atualizada no fomento do processo de expansão da fronteira agrícola moderna no Mato Grosso. Apesar de este processo ser comandado pelas empresas monopolistas transnacionais, especialmente as *tradings* internacionais, as quais detêm o controle do circuito espacial produtivo do agronegócio (LIMA, 2014) e coordenam a territorialização e monopolização territorial a partir da aplicação de políticas territoriais (SANTOS apud CASTILLO, 2004) que ensejam, dentre vários procedimentos, a instalação de infraestrutura de logística para integração das regiões produtoras de *commodities* aos pontos de transbordo do comércio internacional, como é o caso da Ferrogrão, a modalidade contemporânea do discurso do desenvolvimento associado ao agronegócio, evocada pelos setores nacionais a ele relacionados e fortalecida pelo setor público, coaduna a expansão da fronteira agropecuária a um caráter de responsabilidade setorial para com a oferta de alimentos mundial, para com o equilíbrio macroeconômico brasileiro (MOTA, 2010), e para com o crescimento econômico regional e, inclusive, da Amazônia brasileira (ABRAMOVAY, 2019).

⁷ Jargão associado ao conceito de *agribusiness*, “antes da porteira”, atividades relativas a fornecedoras de insumos e máquinas/equipamentos, pesquisa, assistência técnica, etc; “dentro da porteira”, produção dos bens vegetais e animais; “depois da porteira”, operações de estocagem, comercialização e a atendimento ao consumidor final (RAMOS, 2007).

⁸ A partir das diretrizes de política territorial contidas no Programa de Integração Nacional (PIN), cujo objetivo era promover a ocupação e integração da Amazônia Legal. Sob o lema “*integrar para não entregar*”, a ocupação da Amazônia configurava-se enquanto uma estratégia de *desenvolvimento*, visando a integração econômica da região à economia nacional, ancorada ideologicamente na doutrina de segurança nacional e na construção e reprodução imagética da Amazônia enquanto uma “*terra de oportunidades*”, de “*riquezas naturais*”, a ser desbravada e colonizada pela nação brasileira. A doutrina da segurança nacional fora criada na Escola Superior de Guerra (ESG) a partir de acordos militares do pós-II Guerra Mundial entre Brasil e Estados Unidos, e teve por principais orientações a geopolítica de integração nacional e o desenvolvimento diferenciado das regiões geoeconômicas do país: Centro-Sul, Nordeste e Amazônia. Enquanto o Centro-Sul deveria consolidar o processo de industrialização e modernização da agricultura, apoiando o desenvolvimento do Nordeste, a Amazônia era vista enquanto um “*vazio a ser imediatamente ocupado*” (OLIVEIRA, 2005).

A promessa do discurso de desenvolvimento associado à Ferrogrão é colocada em questão no momento em que o contexto socioambiental e fundiário da região de interflúvio Tapajós-Xingu é revelado. Essa região é considerada uma das regiões sob maior pressão de desmatamento de toda a Amazônia Legal, abarcando quatro das dez regiões identificadas como “hotspots” de desmatamento da Amazônia, com base nos dados do PRODES de 2019, pelo Ministério Público Federal⁹:

g. **Rurópolis, Trairão, Uruará** (Pará): região que é polarizada entre Santarém e Itaituba, representou 4,93% do desmate da Amazônia, com 520 km² derrubados.

(...)

h. **Novo Progresso, Moraes de Almeida e Castelo dos Sonhos na BR-163** (sudoeste paraense): no passado já representou 10% do desmatamento da Amazônia, hoje são 4,58% ou 483km²

(...)

i. **Sinop e região** (Mato Grosso): (...) Representa 4,8% do desmatamento total da Amazônia, com 430km² desmatados no período de agosto de 2018 a julho de 2019. Os vetores de desmatamento caminham na direção da Terra Indígena Parque do Xingu, após Marcelândia, Cláudia e Feliz Natal.

(...)

j. **Alta Floresta, Paranaíta, Apiacás e Nova Bandeirantes** (Mato Grosso): (...) O nortão do MT destaca-se por propriedades rurais bem maiores que a média do estado.

Os dados de desmatamento do DETER¹⁰ revelam que dentre os dez municípios mais desmatados no primeiro semestre de 2020, quatro se encontram nessa mesma região: Altamira/PA, Novo Progresso/PA, União do Sul/MT e Itaituba/PA. Já no ranking das dez unidades de conservação com maiores áreas de desmatamento para o mesmo período, seis se encontram na região de interflúvio Tapajós-Xingu: 1º FLONA do Jamanxim, 2º FLONA de

⁹ No âmbito da Ação Civil Pública requerida pelos procuradores federais da Força-Tarefa Amazônia do Ministério Público Federal em junho de 2020. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/am/sala-de-imprensa/docs/acp-principal-hotspots-desmatamento-amazonia>

¹⁰ Dados do DETER entre 01 de janeiro de 2020 a 02 de julho de 2020, disponíveis na Plataforma Terra Brasilis, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Disponível em: <http://terrabilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/alerts/legal/amazon/daily/>

Altamira, 3º APA do Tapajós, 4º REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo, 6º PARNA do Jamanxim e 7º FLONA de Itaituba II.

No estado do Pará, Novo Progresso/PA foi o palco do “Dia do Fogo”¹¹, foco de origem das queimadas criminosas da Amazônia de agosto de 2019 que geraram ampla repercussão nacional¹² e internacional¹³ e foram orquestradas como manifestações políticas em endosso ao enfraquecimento das políticas ambientais de comando e controle. Já em Mato Grosso, a macrorregião de produção agrícola do médio-norte, com pólo de irradiação em Sinop/MT também é uma das maiores frentes de desmatamento da Amazônia. O desmatamento ilegal em áreas de remanescentes florestais em Mato Grosso para abertura de fazendas de produção de soja tem se intensificado desde a safra de 2018/2019, a despeito da Moratória da Soja¹⁴. Entre 2012 e 2017, mais de um quarto do desmatamento de Mato Grosso ocorreu no interior de fazendas de soja, sendo 95% desse desmatamento ilegal (VASCONCELOS et al, 2020), sem autorização para desmate. E o cenário futuro poderá ser de potencialização do desmatamento ilegal no interior de áreas protegidas, caso o Projeto de Lei Estadual Complementar nº 17/2020, que visa permitir o registro de fazendas que se sobrepõem a Terras Indígenas ainda não homologadas¹⁵, seja aprovado na assembleia estadual.

¹¹ Folha de São Paulo. “Em ‘dia do fogo’, sul do PA registra disparo no número de queimadas”. 19 de agosto de 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/08/em-dia-do-fogo-sul-do-pa-registra-disparo-no-numero-de-queimadas.shtml>

¹² El País. “Incêndios se alastram pelas matas do Norte e Centro-Oeste e já podem ser sentidos até no céu de São Paulo”. 22 de agosto de 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/19/politica/1566248656_245830.html

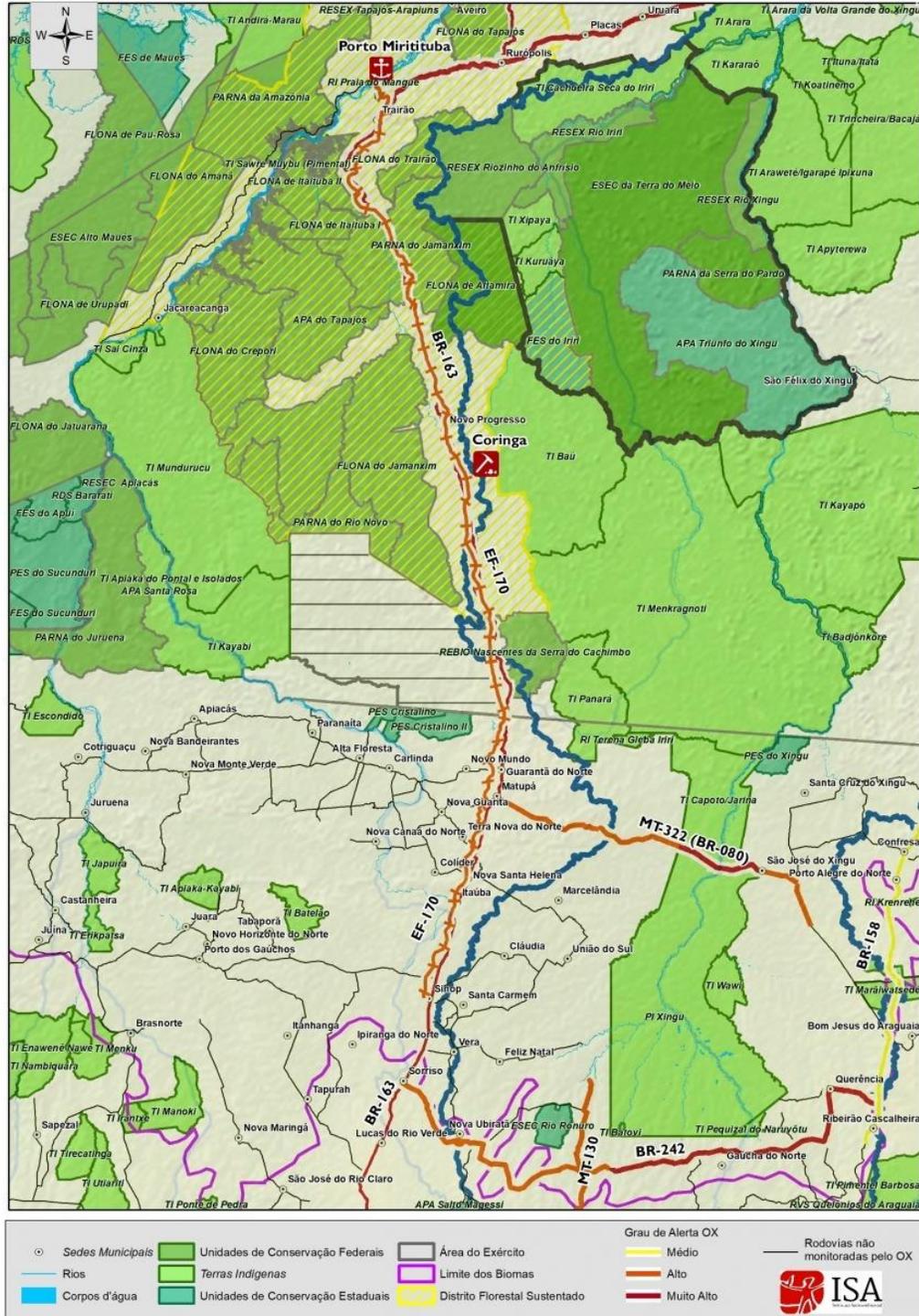
¹³ El País. “O que há por trás das chamas na Amazônia”. 4 de novembro de 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/10/22/eps/1571696000_250069.html

¹⁴ Valor Econômico. “Cresce área que desrespeita moratória da soja”. 16 de junho de 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/agronegocios/noticia/2020/06/16/cresce-area-que-desrespeita-moratoria-da-soja.ghtml>

¹⁵ Greenpeace. “PL da Invasão ameaça terras indígenas em Mato Grosso”. 23 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.greenpeace.org/brasil/blog/pl-da-invasao-ameaca-terras-indigenas-em-mato-grosso/>

Mapa I

ÁREAS PROTEGIDAS NA REGIÃO DA FERROGRÃO (EF-170)



Fonte: Instituto Socioambiental

A pesquisa foi realizada por meio da análise dos estudos oficiais da EF-170, dados de estudos independentes e da revisão da bibliografia sobre o tema. A elaboração do presente trabalho também foi amparada por pesquisa de campo conduzida pelo Prof. Dr. Maurício Torres, do Instituto de Agriculturas Amazônicas (Ineaf) da Universidade Federal do Pará (UFPA), realizada em julho e agosto de 2018. Foram realizadas 15 entrevistas com autoridades públicas da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, da 6ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, do Ministério Público Federal de Santarém, Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos, representantes do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso, da Associação dos Produtores de Soja e Milho do estado de Mato Grosso (APROSOJA), Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de Mato Grosso, produtores rurais, lideranças indígenas, assentados rurais e vereadores nos municípios de Brasília/DF, Cuiabá/MT, Lucas do Rio Verde/MT, Sorriso/MT, distrito de Santiago do Norte (Paranatinga/MT), Sinop/MT, Novo Progresso/PA, Trairão/PA e Santarém/PA.

A hipótese que orienta este trabalho consiste no entendimento de que a Ferrogrão (EF-170) emerge como empreendimento consolidador do Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, de forma a fomentar conseqüências econômicas e, sobretudo, territoriais, as quais engendrarão ampla cadeia de impactos socioambientais sobre extensas áreas das bacias do Xingu e Tapajós, afetando povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais cujos territórios encontram-se nessa região já sob fortes pressões de desmatamento e degradação ambiental, grilagem, atividades predatórias e expansão das atividades do agronegócio.

Da hipótese adotada, depreende-se que a extensão dos efeitos econômicos e territoriais decorrentes da instalação da EF-170 é contígua ao fluxo de conseqüências provocados pelo fortalecimento dos empreendimentos logísticos situados a montante e a jusante da ferrovia, no complexo de empreendimentos do Corredor Logístico Tapajós-Xingu. Exemplo explícito dessa dinâmica é o aumento corrente do número de projetos de construção de Estações de Transbordo de Carga no porto de Miritituba, em decorrência da expectativa de construção da Ferrogrão. A determinação da ocorrência de uma dinâmica de “feedback positivo” entre a instalação da Ferrogrão e a ampliação da capacidade de operação dos demais empreendimentos do Corredor

Logístico será tratada no item 2.1 *Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu* do presente trabalho. Os impactos esperados da dinamização do Corredor para com povos indígenas são discutidos nos subitens 2.1.1 *ETCs, Hidrovia do baixo Tapajós e o povo Munduruku*, 2.1.2 *BR-163 e os povos Panará e Kayapó* e 2.1.3 *MT-322 e a TI Capoto-Jarina*.

Ademais, diante da esperada redução do custo logístico para escoamento das commodities agrícolas produzidas, sobretudo, na região do centro-norte do estado do Mato Grosso, depreende-se que a ferrovia fomentará uma intensificação do corrente processo de territorialização e monopolização territorial do agronegócio, esperando-se um incremento na tendência de crescimento das atividades de produção de commodities agrícolas por meio da expansão da fronteira de produção agrícola no estado do Mato Grosso, a qual será discutida no item 2.2 *Expansão do Ciclo da Soja no Mato Grosso*. Os efeitos socioambientais da expansão das áreas de cultivo de grãos agrícolas no Mato Grosso sobre as bacias hidrográficas do Xingu e do Tapajós serão discutidas com ênfase à experiência dos povos do Xingu, discutido no item 2.2.1 *Pressões do agronegócio sobre o TIX*, em que se apresentam os principais vetores de pressão originados das atividades do agronegócio que impactam o Território Indígena do Xingu, tendo por objetivo trazer à luz os tipos de impactos sobre povos indígenas que se espera que a ferrovia intensificará no Mato Grosso.

O item 2.3 *Desmatamento e desgovernança fundiária no sudoeste do Pará* visa discutir as conseqüências territoriais esperadas da implantação da ferrovia na região do interflúvio Tapajós-Xingu no sudoeste paraense, examinando as expectativas de incremento dos conflitos de ordem territorial, como pressão por ocupação de áreas protegidas, e das atividades de exploração predatórias de recursos naturais, as quais resultam nos vetores de desmatamento e degradação florestal nessa região a qual se configura atualmente como uma das mais vulneráveis e instáveis da Amazônia.

O capítulo 3. *Memória e atualidade da relação entre povos indígenas e infraestrutura de transportes na Amazônia* visa rememorar alguns episódios representativos da histórica relação entre povos indígenas e empreendimentos de infraestrutura de transportes na Amazônia, assim como apontar aspectos sobre a atualidade dessa relação à luz dos direitos constitucionais e internacionais de povos indígenas. Visa também elucidar o estágio atual de descumprimento dos direitos dos povos indígenas no ciclo de projeto da Ferrogrão. As reflexões propostas nos capítulos 2 e 3 visam informar e qualificar as expectativas com relação aos impactos

socioambientais sobre territórios indígenas das bacias do Xingu e do Tapajós a partir da instalação da EF-170.

A Conclusão deste trabalho é um convite a nós, sociedade civil brasileira, à elaboração comprometida e responsável sobre o significado e a importância da Ferrogrão para o desenvolvimento regional e nacional, considerando-se os direitos e as perspectivas das populações indígenas do interflúvio Tapajós-Xingu.

2. EF-170 e Impactos Socioambientais

A ferrovia EF-170 foi concessionada na década de 1990 ao empresário Olacyr de Moraes, por 90 anos, juntamente das concessões das ferrovias Cuiabá-Araguari, Cuiabá-Porto Velho e Cuiabá-Santos. A única concessão efetivamente consolidada foi a Ferronorte, de ligação inicial entre Santa Fé do Sul (SP) e Alto Araguaia (MT), inaugurada em 1998, e posteriormente, Alto Araguaia (MT) e Rondonópolis (MT), inaugurada em 2012, já sob o controle do grupo América Latina Logística (ALL), que assumiu o controle da Ferronorte em 2006 e “devolveu” as outras concessões, incluindo a EF-170, para o governo. Em 2015, a ALL foi adquirida pela empresa Rumo Logística.

A EF-170 reapareceu no âmbito do Programa de Investimentos em Logística (PIL) de 2012, como um trecho em fase de avaliação (Lucas do Rio Verde/MT a Santarém/PA). No entanto, pouca atenção foi dada à ferrovia por parte do Governo Federal enquanto empreendimento estratégico ao eixo logístico do interflúvio Tapajós-Xingu, havendo sido a atenção do poder público voltada para a possibilidade de construção das hidrovias do Teles Pires-Tapajós e Juruena-Tapajós, no bojo dos barramentos para construção das usinas hidrelétricas nos rios Teles Pires e Juruena¹⁶, e para a finalização do asfaltamento do trecho paraense da BR-163, iniciado em 2004.

No âmbito do planejamento privado, no entanto, a EF-170 ressurgiu enquanto projeto de investimento prioritário em 2013, quando as principais comercializadoras de commodities agrícolas, as tradings internacionais ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus e a nacional Amaggi, juntaram-se à empresa Estação da Luz Participações (EDLP) para formação de um consórcio, nomeado Grupo Pirarara, com a finalidade de “*identificar, apoiar e priorizar as oportunidades que incrementam a competitividade e confiabilidade da logística do agronegócio brasileiro*” (EDLP, 2018). Estudo elaborado para o Grupo Pirarara em 2013 identificou, dentre todos os projetos de infraestrutura previstos pelo PAC e pelo PIL à época, a EF-170 como a rota de escoamento com maior relevância para a produção do Mato Grosso, possibilitando redução do custo logístico em R\$ 38 por tonelada exportada em todo o Mato Grosso.

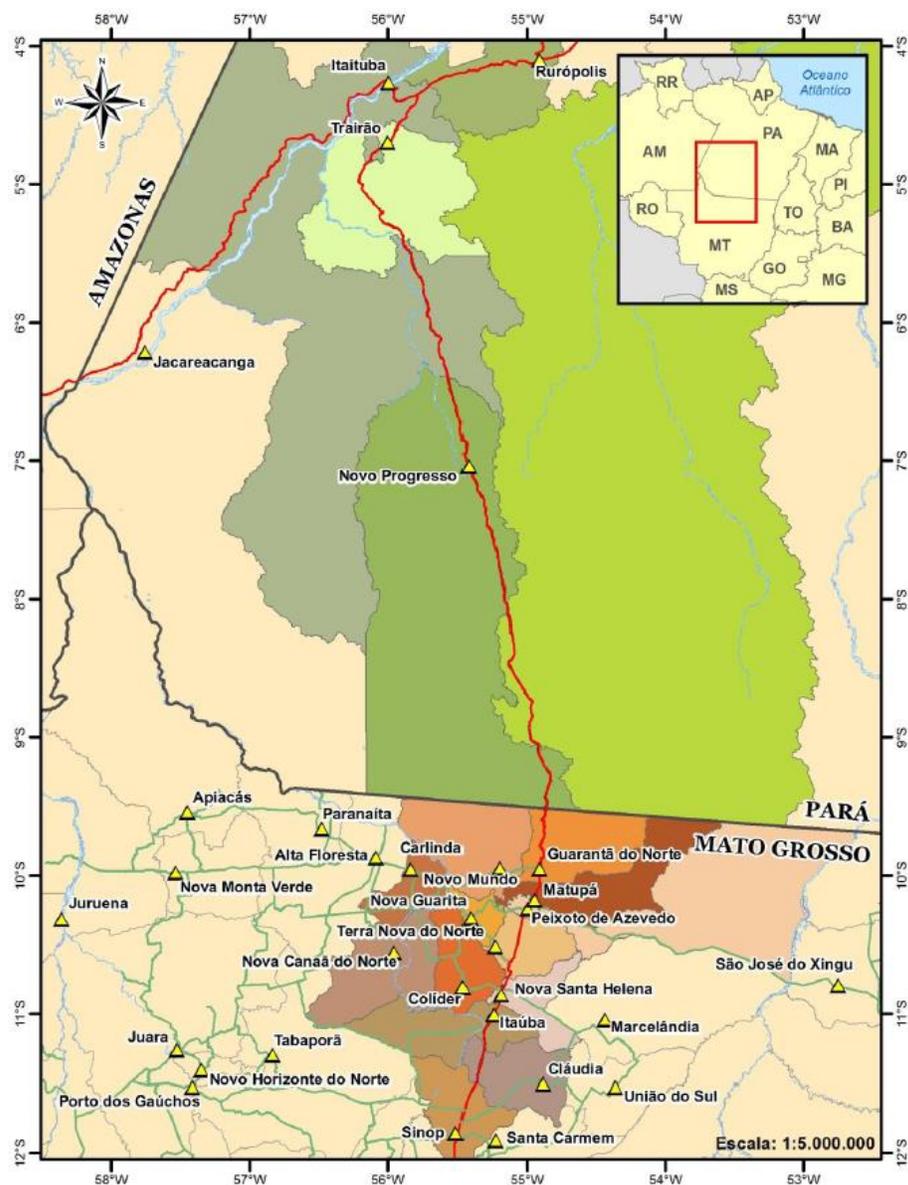
¹⁶ Em 2017, contabilizavam-se 43 projetos de barragens com potencial superior a 30 MW na bacia do Tapajós, de acordo com levantamento realizado por Fearnside (2016).

Em 2014, o Grupo Pirarara solicitou que o governo federal realizasse chamamento público para uma Proposta de Manifestação de Interesse para construção da EF-170 entre Sinop/MT e Itaituba/PA. No âmbito do Chamamento Público de Estudos nº 11/2014, o então Ministério dos Transportes autorizou a EDLP a desenvolver os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da ferrovia, tendo esses sido entregues em 2015 e com revisões em 2016 e 2017. O valor calculado para reembolso dos Estudos do PMI foi de mais de 30 milhões de reais. De acordo com o EVTEA, a Ferrogrão teria capacidade para escoamento de 48 milhões de toneladas/ano e CAPEX de R\$ 12,8 bilhões, orçados em R\$ 14 bilhões em valores atualizados para 2019¹⁷.

Com a mudança na concepção de planejamento e execução dos investimentos de infraestrutura ocorrida com a destituição da então presidente da república Dilma Rousseff e ascensão do então vice-presidente Michel Temer, em 2016, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) enquanto articulador principal para a execução pública de empreendimentos de infraestrutura de transportes, dentre outros âmbitos, foi substituído pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), atualmente ligado ao Ministério de Infraestrutura, e que se utiliza de parcerias público-privadas para execução dos projetos qualificados da carteira de projetos do PPI, por meio de concessões públicas. Destaca-se que, apesar da mudança na concepção de planejamento e execução dos investimentos, a participação massiva do financiamento público ainda é uma constante no atual modelo de concessões. A EF-170 foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), na 1ª Reunião do Conselho do PPI, em 13 de setembro de 2016.

¹⁷ Na Cartilha da EF-170 do PPI, atualizada em maio de 2020, aparece que, após revisões, o valor do investimento foi reavaliado em R\$ 8,4 bilhões. Não foi possível saber qual a reavaliação realizada. Disponível em: http://www.antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2019/09/Novo_Progresso_PA_recebe_a_ultima_sessao_da_A_P_142017_.html e PPI (2020).

Mapa II
Traçado Ferrogrão



Fonte: PPI (2020)

Em dezembro de 2016, o Presidente Michel Temer editou a Medida Provisória nº 758/2016, sancionada posteriormente conforme a Lei nº 13.452/2017, que desafetou área do PARNA do Jamanxim equivalente à faixa de domínio da EF-170, a fim de evitar questionamentos quanto à viabilidade locacional do empreendimento. A desafetação do PARNA do Jamanxim motivou iniciativas legislativas como o PL 8.107/2017, o qual propõe a desafetação

ou redução de categoria de proteção de mais de 660 mil hectares de áreas protegidas na região do interflúvio Tapajós-Xingu, adjacentes às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163. As mudanças nas expectativas e no aumento de pressões pela recategorização e desafetação de áreas protegidas na região a partir do projeto da EF-170 é apresentada no item 2.3 *Desmatamento e desgovernança fundiária no sudoeste do Pará*.

Em 2017, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deu início a etapa de participação social por meio das Audiências Públicas para contribuições sobre o plano de outorga da EF-170, o qual estabelece a concessão da ferrovia pela exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas em modelo vertical – sendo a concessionária responsável pela construção, manutenção e ampliação da infraestrutura da ferrovia bem como responsável pela operação do transporte ferroviário - entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA durante 65 anos. Prevê-se no Contrato de Concessão a possibilidade de prolongamento da ferrovia no trecho entre Sinop/MT e Lucas do Rio Verde/MT, município por onde projeta-se a instalação de outra ferrovia, a EF-354, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), podendo ocorrer no futuro o cruzamento ferroviário no município (Mapa III). O Termo de Referência emitido pelo IBAMA para o processo de licenciamento ambiental da EF-170, já iniciado, considera a extensão de Lucas do Rio Verde/MT a Itaituba/PA.

Mapa III

Ferrovias em Operação e Planejadas para escoamento da produção do Mato Grosso (MPL, 2018)



Fonte: IMEA

Desde o início de 2017, povos indígenas tem reivindicado o cumprimento de seus direitos de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI) sobre o projeto da Ferrogrão, ainda durante a etapa de planejamento do empreendimento. A discussão sobre o pleito de participação dos povos indígenas no processo de planejamento do projeto, reiteradamente recusado por parte do poder público, bem como sobre os impactos da ferrovia a seus territórios e a discussão sobre os territórios identificados como impactados no âmbito do processo de licenciamento ambiental da Ferrogrão são tratados no capítulo 3.

Associações de caminhoneiros da BR-163, articulados junto a outros atores sociais organizados no movimento “Ferrogrão Ferrograna”, posicionaram-se publicamente contrários ao empreendimento. As principais críticas do movimento giram em torno do eventual abandono da BR-163 enquanto rota principal para escoamento das commodities no eixo do Corredor Logístico

do Tapajós-Xingu, apontando que: os estudos de demanda da EF-170 superestimariam a captação de carga futura da ferrovia – utilizando-se para isso de projeções de total abandono da BR-163 -, e que as condições especiais de financiamento público para o empreendimento¹⁸ seriam subsídios públicos aos interesses privados das tradings internacionais, uma vez que as populações dos municípios por onde a ferrovia passará não seriam diretamente beneficiadas pelo empreendimento, diferentemente de toda economia de aglomeração originada e alimentada pela operação da BR-163.

Em outubro de 2018, a Justiça Federal do Pará suspendeu o processo administrativo de concessão da EF-170 por insuficiência de estudos socioambientais. Essa decisão foi suspensa já em dezembro daquele ano, com deferimento de pedido de suspensão de liminar realizado pela ANTT. Em janeiro de 2019, a ANTT publicou o Relatório Final da Audiência Pública da Ferrogrão e deu início às preparações do Plano de Outorga para encaminhamento ao TCU. Entretanto, em junho de 2019, a ANTT teve que reabrir a fase de Audiências Públicas motivada pela decisão proferida através de Ação Civil Pública que tramitou na Subseção Judiciária de Itaituba/PA. No entanto, o processo de licenciamento ambiental da EF-170 seguiu em curso, tendo o governo federal encarregado à Empresa de Planejamento e Logística (EPL) a contratação dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) do licenciamento ambiental da EF-170. Prevê-se no atual momento que o edital de concessão do empreendimento seja lançado no 4º trimestre de 2020.

O presente capítulo visa apresentar algumas das principais conseqüências territoriais e econômicas esperadas a partir da instalação da EF-170, as quais induzirão impactos sobre territórios indígenas e de populações tradicionais na região do interflúvio Tapajós-Xingu. Essa região se caracteriza por singular e rica sociobiodiversidade. O Diagnóstico Ambiental do EVTEA da EF-170 reconhece o alto valor da região para todos os aspectos ligados à biodiversidade, mostrando que a região apresenta ocorrência elevada de diversidade de espécies e endemismos de todas as categorias de vida, bem como presença de grande diversidade de ambientes na paisagem os quais, associados a aspectos do meio físico, configuram situações singulares e que registram muito da história natural evolutiva (EDLP, 2016). A região também

¹⁸ No final de 2017, o então secretário do PPI, atualmente Ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, declarou publicamente que o governo federal buscava alterar as condições de financiamento do BNDES para abertura de linha de crédito particular à efetivação da EF-170, com condições especiais de financiamento. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,governo-vai-mudar-emprestimo-do-bndes-para-viabilizar-ferrograo,70002095419>

pertence ao restrito rol das oito áreas de endemismo da Amazônia, conforme apontado em WWF Brasil (2016): Tapajós, Xingu, Belém, Rondônia, Napo, Imeri, Guiana e Inambari. Dessas, apenas as regiões endêmicas do Tapajós, Xingu e Belém se localizam integralmente em território brasileiro.

A caracterização da riqueza e da diversidade de modos de vida indígenas e de outras populações tradicionais que vivem na região de interflúvio Tapajós-Xingu não pode ser explorada com a profundidade que merece neste trabalho¹⁹, e pode-se dizer que avaliar e valorar a sociodiversidade da região é um trabalho para muitas vidas. Dessa forma, o presente trabalho aborda essa multiplicidade da sociodiversidade de forma aproximada pelos territórios indígenas e unidades de conservação localizadas nessa região. Espera-se que essa aproximação, que pode ser considerada grosseira para outras disciplinas, dê conta de proporcionar alguma dimensão da riqueza de territórios-mundos que serão de alguma forma afetados pela ferrovia.

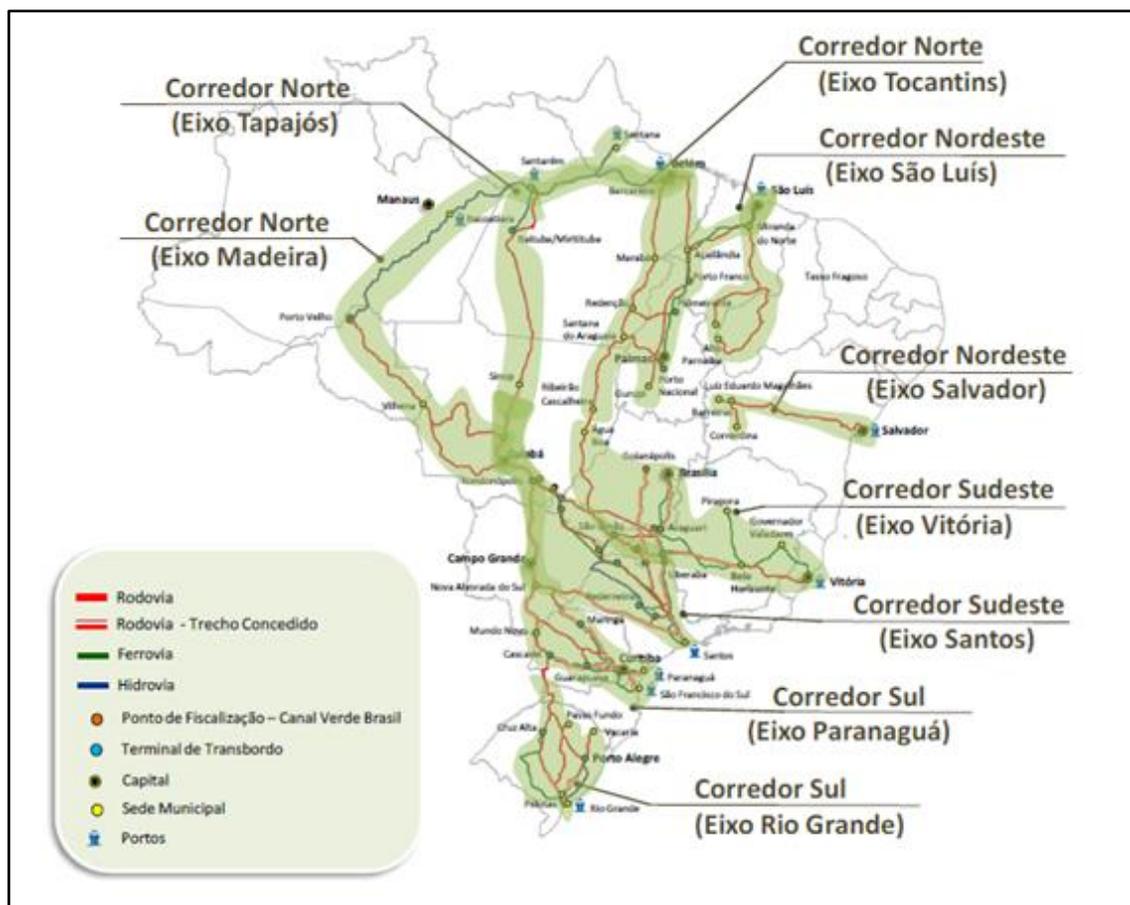
O item *2.1 Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu*, tratado a seguir, visa localizar a EF-170 no âmbito do rol de empreendimentos que fazem parte do Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu.

¹⁹ Para algum panorama do contexto socioambiental da bacia do rio Tapajós ver Alarcon et al (2016) e para um panorama do contexto socioambiental da bacia do rio Xingu ver Villas Boas et al (2012 e 2017).

2.1. Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu

O Governo Federal tem apresentado grande interesse no planejamento e instalação dos empreendimentos de infraestrutura de transportes que compõem os Corredores Logísticos Estratégicos Norte, Eixos Tocantins, Tapajós e Madeira, de escoamento graneleiro (MTPA, 2017). O Mapa IV localiza os nove Corredores Logísticos Estratégicos utilizados pelo complexo de exportação de soja e milho no Brasil, identificados no âmbito do Projeto Corredores Logísticos Estratégicos, do Ministério de Infraestrutura.

Mapa IV
Corredores Logísticos Estratégicos – Complexo de Soja e Milho



Fonte: MTPA (2017)

A expectativa dos agentes públicos e privados é que a consolidação da integração da malha de infraestrutura de transportes da Amazônia Legal ao Centro-Oeste, por meio dos três eixos de Corredores Norte, possibilite o incremento do escoamento da produção agroexportadora do Centro-Oeste pelos portos do chamado “Arco Norte”, localizados acima do paralelo 16° S - Porto Velho/RO, Manaus/Itacoatiara/AM, Santarém/PA, São Luís/Itaqui/MA, Santana/AP, Belém/Barcarena/PA -, deflagrando uma diversificação dos eixos de escoamento de exportação de grãos extremamente concentrados nos Corredores Logísticos das regiões Sudeste e Sul, cujas amplas extensões configuram um custo de transporte elevado e penalizador da competitividade das *commodities* brasileiras “da porteira para fora”.

O Corredor Logístico Norte - Eixo Tapajós, doravante tratado por Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, uma vez que incide sobre as bacias dos rios Tapajós e Xingu, caracteriza-se por uma rede articulada de empreendimentos de logística de transportes que interconecta as regiões produtoras de *commodities* agrícolas do centro-norte do estado do Mato Grosso²⁰ aos portos do rio Tapajós, Miritituba, em Itaituba/PA, e Santarém/PA, conectados fluvialmente à bacia Amazônica. Seu eixo principal é constituído pela rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), pela hidrovia do baixo Tapajós, pelo complexo de Estações de Transbordo de Carga (ETCs) de Miritituba/Itapacurá/Santarenzinho e pelo complexo portuário de Santarém/PA, adicionalmente constituído por uma malha viária secundária, composta, sobretudo, por rodovias estaduais que interconectam os pólos produtores no centro-norte do Mato Grosso ao seu eixo principal.

Sobre a origem dos Corredores Logísticos de Exportação de *commodities* agrícolas pela Amazônia, Barros (2019) demonstra que as empresas comercializadoras foram pioneiras na concretização de novas rotas para exportação de *commodities* pelos portos do Norte do país²¹. O autor explica que a consolidação das rotas de escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste foi protagonizada inicialmente pelo grupo Amaggi, em 1997, o qual viabilizou o Corredor Noroeste, ou Corredor Logístico do Madeira, utilizando-se da hidrovia do rio Madeira entre Porto

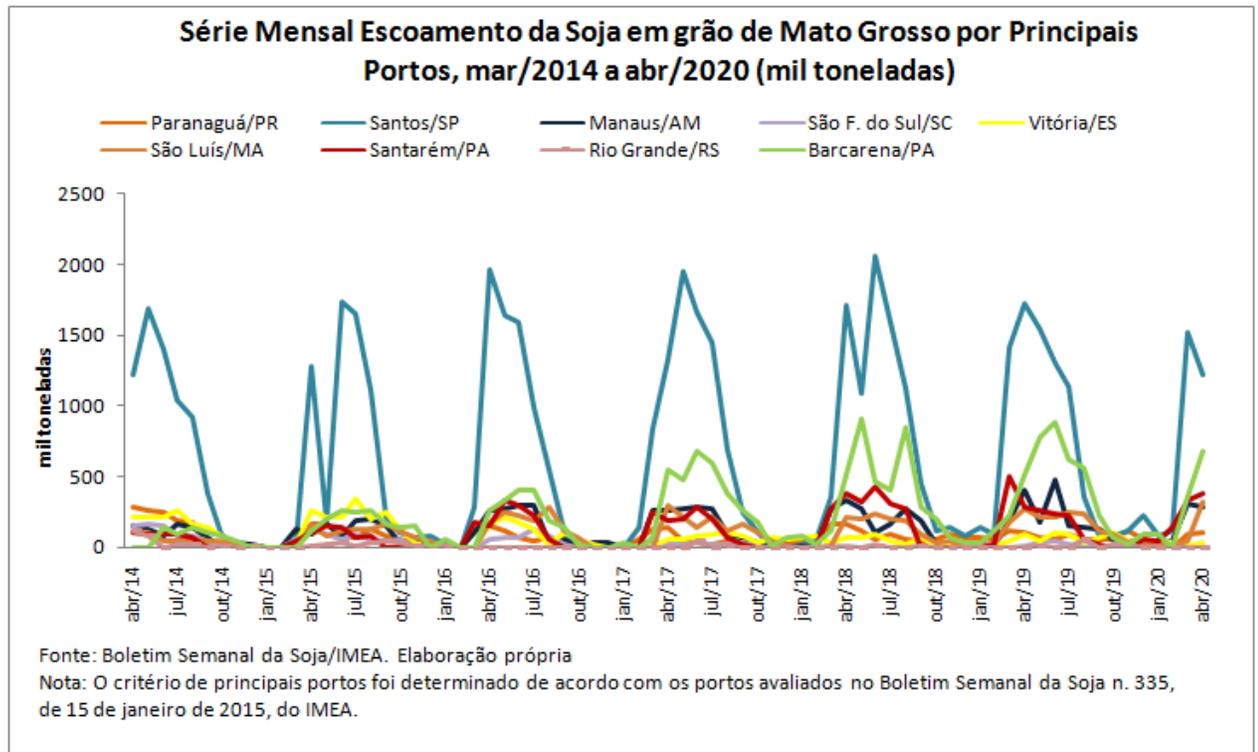
²⁰ Considera-se neste trabalho o centro-norte do estado do Mato Grosso o conjunto das macrorregiões Médio-Norte, Norte, Nordeste e parte do Noroeste, conforme caracterização e metodologia do Instituto Matogrossense de Economia Agrícola.

²¹ A utilização das novas rotas para exportação graneleira pelas comercializadoras se deu em meio à conjuntura política favorável e estimuladora das atividades do agronegócio durante o duplo mandato de Fernando Henrique Cardoso, 1994-2002, quando o governo federal tomou para si a tarefa de viabilização de projetos de logística de transportes para exportação das *commodities* agrícolas no Norte, dentre os quais as hidrovias do rio Madeira, Tocantins, Araguaia e Teles Pires-Tapajós, as últimas duas não havendo ocorrido.

Velho/RO e Itacoatiara/AM, na qual a empresa construiu o primeiro Terminal Graneleiro de Itacoatiara. A utilização do Porto de Santarém para exportação da soja, ativando o Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, foi inaugurada pela Cargill, no ano de 2000, quando a empresa terminou a construção de seu próprio porto em Santarém, atraindo diversos produtores para o planalto santareno (BARROS, 2018). Já a criação do complexo portuário de Miritituba, em Itaituba/PA, ocorreu em 2014 pela Bunge, com a viabilização da rota de escoamento entre a sua ETC em Miritituba e o porto de Vila do Conde, em Barcarena/PA, onde foi construído o Terminal Portuário Fronteira Norte (Terfron), inaugurado em 2015. Desde 2016 a Cianport tem utilizado a rota entre o complexo portuário de Miritituba e o Porto de Santana, no Amapá, como alternativa ao porto de Barcarena/PA (BARROS, 2019).

A tendência do aumento do escoamento de soja pelo Corredor Logístico Tapajós-Xingu, sobretudo da rota que parte de Miritituba, pode ser vista na série mensal de escoamento da soja do Mato Grosso (Gráfico I), em que é possível notar o aumento do uso do Porto de Barcarena/PA desde a inauguração do Terfron em 2015, assim como a atual preponderância excessiva da utilização do Porto de Santos para escoamento da soja do estado e a sazonalidade da produção/comercialização da soja.

Gráfico I

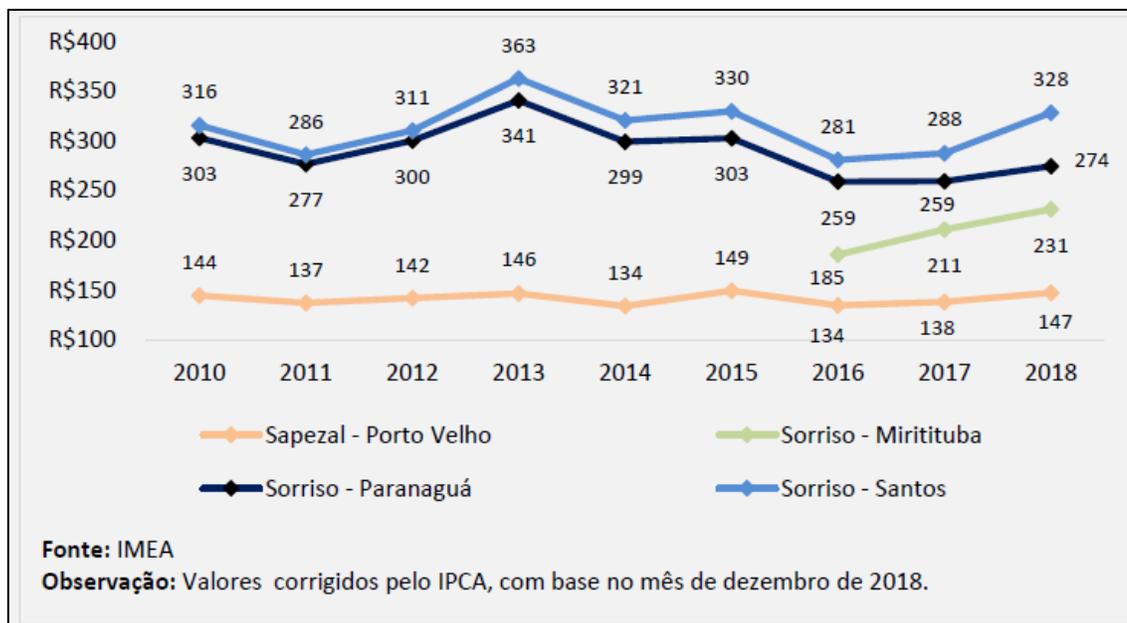


A EF-170 (Ferrogrão) emerge como empreendimento com potencial para consolidar o giro logístico do escoamento de commodities agrícolas do centro-norte do Mato Grosso, atraindo o transporte da produção de municípios produtores de grãos que atualmente se encontram no âmbito das bacias logísticas do Porto de Santos/SP, escoado pela Ferronorte e Ferroban – Rondonópolis/MT a Santos/SP e da bacia logística do Porto de Itacoatiara/Manaus/AM; associada ao Corredor Logístico do Madeira, o qual tem por empreendimentos principais a BR-364 e a hidrovía do rio Madeira; para a bacia logística de Santarém/PA, conforme atesta a própria Análise de Mercado do EVTEA da EF-170 (EDLP, 2016). No entanto, as estimativas para a redução esperada do custo de transporte da soja com a instalação da Ferrogrão divergem consideravelmente. Em 2018, a EDLP, afirmou que estudos preliminares da Ferrogrão indicavam que a ferrovia poderia provocar uma redução do frete de todo estado do Mato Grosso da ordem de R\$ 38,00/tonelada (EDLP, 2018). O Movimento Pró-Logística do Mato Grosso (2018) estimava que a ferrovia poderia operar a R\$ 80,00/tonelada entre Sinop/MT e Miritituba/PA, um valor muito abaixo da média do frete rodoviário para o trecho aproximado, entre Sorriso/MT e

Miritituba (Gráfico II). Já o estudo do Climate Police Initiative (ARAÚJO et al, 2020) estimou uma redução máxima de R\$ 25,00/tonelada para alguns municípios do Mato Grosso, e uma melhoria média de 8% do acesso aos mercados pelos municípios.

Gráfico II

Evolução do Preço de Frete Rodoviário da Soja (2010-2018)

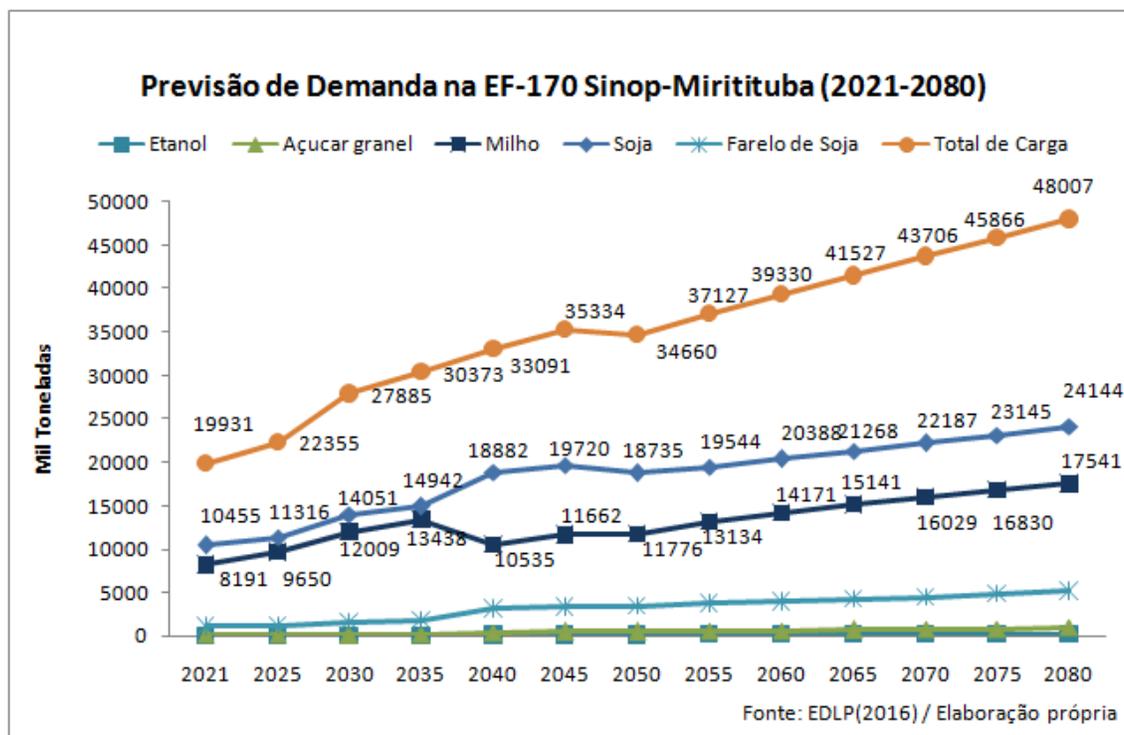


Elaboração: ONTL (2019)

Destaca-se, sobre a previsão de demanda na Ferrogrão elaborada na Análise de Mercado do EVTEA, a destinação praticamente exclusiva da ferrovia ao transporte de grãos agrícolas para exportação, da ordem de transporte de 22 milhões de toneladas/ano para o ano de 2025 e 46 milhões de toneladas/ano para 2080 para soja, milho e farelo de soja, quando comparado com a quantidade muitíssimo inferior de açúcar granel e etanol na composição da carga de ida – estimando-se quantidade máxima de transporte de 965 mil toneladas/ano de açúcar granel e 209 mil toneladas/ano de etanol para o ano de 2080. A magnitude da carga de retorno esperada também não deixa escapar o sentido primordial “primário-exportador” da ferrovia: variação de cerca de 3 a 7 milhões de toneladas/ano, entre 2021 e 2080, para fertilizantes, diesel e gasolina, insumos da cadeia de produção agroexportadora. Ademais, aponta-se que a previsão de demanda

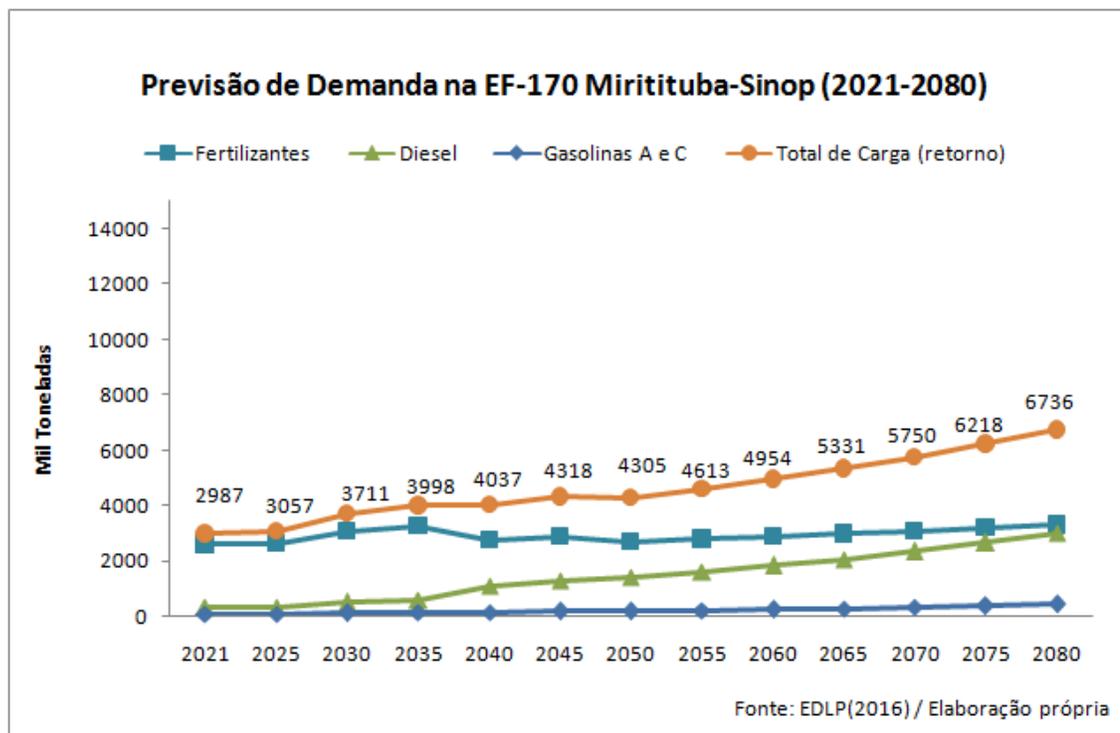
aumenta de 2 a 3,5 milhões de toneladas/ano com a inserção da estação de Matupá/MT²², no encontro da MT-322 com a BR-163, atraindo carga da região do Vale do Araguaia, no nordeste do Mato Grosso, já na bacia hidrográfica do rio Araguaia.

Gráfico III



²² A única estação prevista no trecho atual da EF-170 (Sinop/Miritituba) é a estação em Matupá/MT, cuja análise de demanda está contida no EVTEA. Atualmente, o licenciamento ambiental da obra ocorre para o trecho a partir de Lucas do Rio Verde/MT, de forma que previsão da extensão de Sinop/MT a Lucas do Rio Verde/MT deverá estar contida no Plano de Outorga da Concessão da EF-170.

Gráfico IV

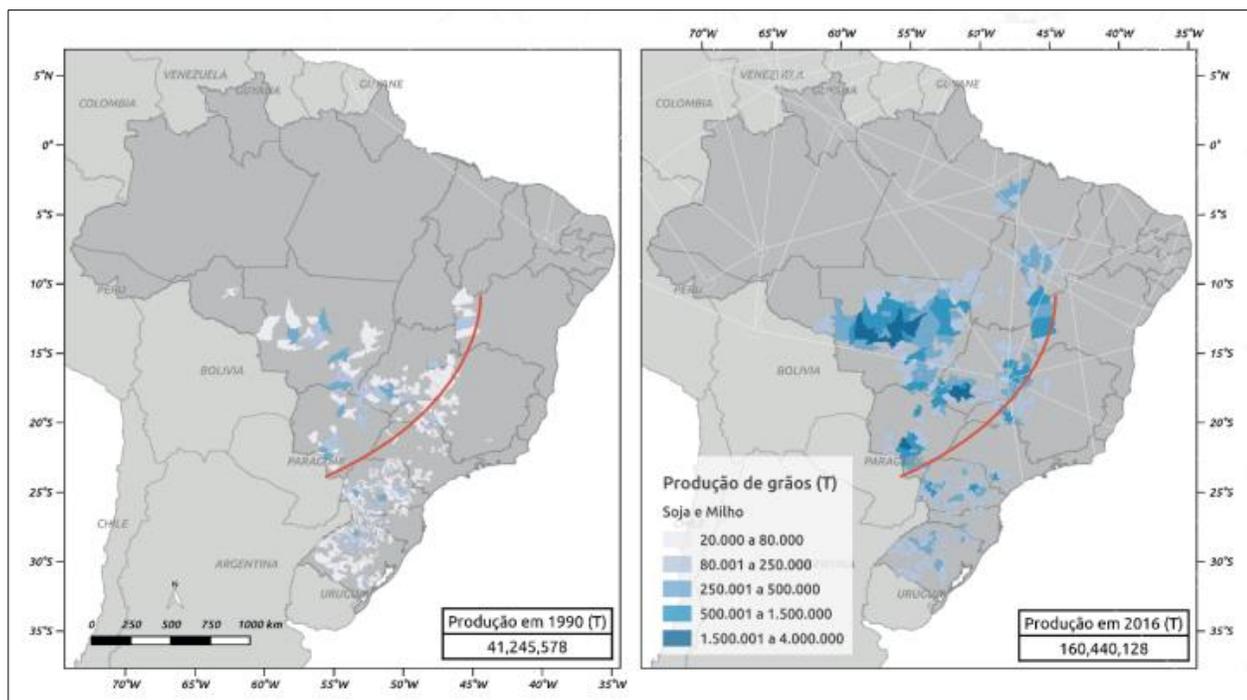


À título de ilustrar a magnitude do volume de demanda estimada pelo EVTEA, pode-se comparar a movimentação recente de escoamento de soja do Mato Grosso pelos portos de Santarém/PA e Barcarena/PA e a quantidade de soja esperada para transporte pela Ferrogrão, de acordo com o referido estudo. A partir dos dados do Boletim Semanal da Soja, emitido pelo IMEA, tem-se que, conjuntamente, os portos de Santarém/PA e Barcarena/PA tem ampliado a exportação de soja grão, movimentando, em milhões de toneladas, 1,09; 2,23; 3,06; 4,6; 5,91; 5,96 nos anos de 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019, respectivamente. O EVTEA estima, de saída, uma movimentação de 10,45 milhões de toneladas de soja pela Ferrogrão, até Miritituba, para o ano de 2021. A comparação desses resultados - que deve ser realizada com ressalvas, uma vez que a movimentação da soja de Mato Grosso exportada por Santarém/PA e Barcarena/PA não corresponde apenas à soja que é escoada pelo Corredor Logístico Tapajós-Xingu, ainda que as rotas portuárias principais do Corredor sejam, de fato, Santarém e Miritituba-Barcarena - indica que a Ferrogrão captará de forma considerável carga que hoje é escoada por rotas de outros Corredores Logísticos.

A magnitude das previsões de demanda da Ferrogrão também se justifica pela sua inserção geográfica estratégica. O Mapa V mostra como as macrorregiões do médio-norte, sudeste, nordeste e partes do oeste e noroeste do Mato Grosso se constituíram como pólo da produção de grãos nacional, desde 1990 (Embrapa, 2019). O Mapa VI mostra a inserção estratégica da Ferrogrão (trecho a partir de Sinop/MT), a qual, coincidente com a BR-163, localiza-se de forma próxima a quase todas as regiões de produção do Mato Grosso, à exceção do sudeste e do centro-sul. Caso essa se estenda, conforme se pretende, até Lucas do Rio Verde/MT, e em se considerando a concretização da construção da FICO (EF-354), trecho Lucas do Rio Verde/MT – Campinorte/GO, o cruzamento férreo entre as ferrovias possibilitará que a Ferrogrão capture carga do estado do Goiás, de acordo com o Cenário 1 (2030) do Relatório de Análise de Mercado do EVTEA da Ferrogrão.

Mapa V

Municípios brasileiros que compunham o “arco produtivo” de produção de grãos (especialmente soja e milho) no país, em 1990 e 2016 (Embrapa, 2019)



Fonte: IBGE (2018)

Mapa V

Principais vias de escoamento da produção agropecuária do Mato Grosso e EF-170



Fonte: IMEA/MPL (2018)

Tanto a viabilização da EF-170 quanto a concessão da BR-163 entre Sinop/MT e Miritituba/PA²³ foram qualificadas como projetos da carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), ou seja, qualificados como investimentos prioritários para o atual governo federal. A intensificação da utilização da Hidrovia do Baixo Tapajós, a instalação de novas Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) nos complexo de instalação portuária de Miritituba (Itaituba/PA) e Santarenzinho (Rurópolis/PA), a manutenção e pavimentação de rodovias estaduais, sobretudo a MT-322, antigo trecho da BR-080, considerando-se a estação ferroviária de Matupá/MT, e o estímulo à ampliação dos Portos de Santarém/PA, Barcarena/PA e Santana/AP, são inversões esperadas em decorrência do esforço de ampliação da capacidade de

²³ O plano de outorga para concessão da BR-163, entre Sinop e Itaituba/PA, foi entregue pela ANTT ao Tribunal de Contas da União em maio de 2020, e se encontra sob análise do órgão.

escoamento do Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu com a instalação da Ferrogrão.

A instalação das obras do Corredor tem sido empreendida por órgãos públicos e também pela iniciativa privada, de acordo com o tipo de empreendimento, tendo ocorrido, nos últimos anos, um aumento no estabelecimento de parcerias público-privadas, inclusive com empresas estrangeiras. Mais recentemente, desde 2011, corporações associadas às atividades de agropecuária extensiva, mineração e construção civil/portuária vem exercendo ativa influência na definição das obras prioritárias nos planos nacionais e regionais de infraestrutura de transportes, como demonstra Millikan (2011). Conforme já mencionado, dentre as corporações que tem investido na implantação dos empreendimentos do Corredor, destaca-se o papel das tradings internacionais.

As *tradings* possuem o controle do circuito espacial produtivo do agronegócio porque detém poder de monopólio do mercado de transportes para exportação das commodities agrícolas, sendo capazes de operacionalizar investimentos de logística de transporte de cargas de acordo com seu interesse, conforme discutido por Pastre (2018). Além da formação do Grupo Pirarara, anteriormente descrito, as tradings internacionais tem atuado na construção de instalações portuárias como Estações de Transbordo de Carga (ETCs), no distrito de Miritituba e no ramal de Santarenzinho²⁴, e Terminais de Uso Privado (TUPs), nos complexos portuários de Santarém/PA e Barcarena/PA, por meio da formação de joint-ventures para gestão compartilhada dessas instalações, como a Unitapajós, joint-venture entre a Bunge e a Amaggi, e a Cianport, joint-venture entre a Fiagril e a Agrosoja.

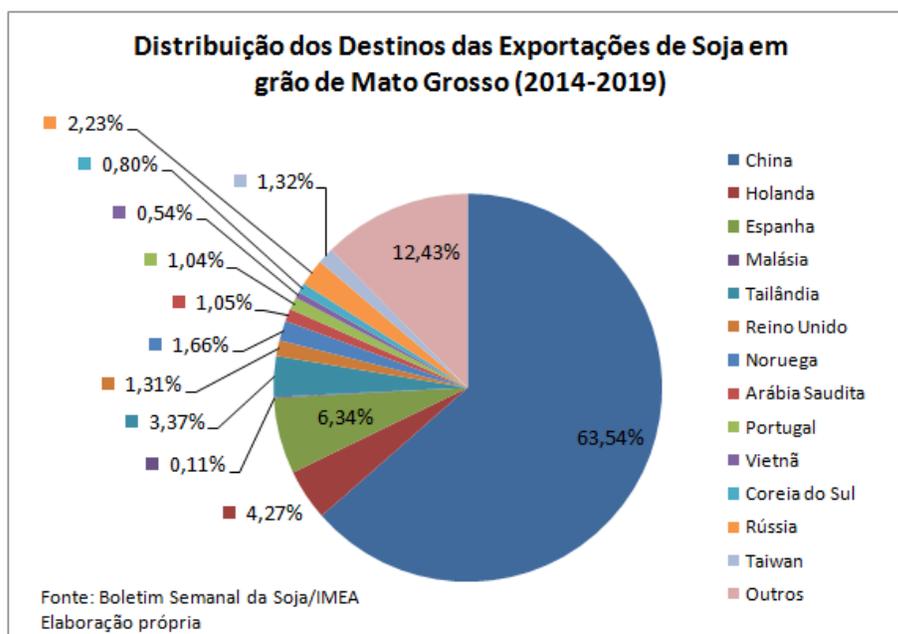
A implementação dos empreendimentos do Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu tem atraído interesse também de outros estados nacionais. O governo holandês ofereceu suporte e subsídios às empresas holandesas especialistas em transporte fluvial para executar projetos associados à instalação dos portos e hidrovias do Corredor²⁵. O Fundo

²⁴ Em levantamento de Rodrigues (2018), em 2017 constavam em operação em Miritituba as ETCs de Bunge, Cargill, Cianport, Hidrovias do Brasil, ADM/Atlas, Transportes Bertolini, Caramuru; em planejamento em Miritituba as ETCs da Cevital, Unirios, Chibatão, Reicon, Brick Logística, Amaggi, Itaipava, Woodhollow, ATEMs, J.F de Oliveira Navegação, Venbras Maritima, Complexo Agroindustrial Rio Tapajós Logística; em planejamento em Santarenzinho as ETCs Transportes Bertolini, Odebrecht, Louis Dreyfus Company, Cianport, Porto Tapajós Incorporação e Empreendimentos Imobiliários, dentre outros.

²⁵ Mongabay. “Holandeses apóiam megaprojeto de transporte de soja implicando enorme risco para a Amazônia”. 1º de agosto de 2018. Disponível em: <https://brasil.mongabay.com/2018/08/holandeses-apoiam-megaprojeto-transporte-soja-implicando-enorme-risco-amazonia/>

Soberano da Arábia Saudita²⁶ e as estatais chinesas China Railway Guangzhou Group (CRGC) e a China Communications Construction Company (CCCC)²⁷ haviam manifestado interesse em aportar investimentos para a construção da Ferrogrão (EF-170). Vale notar que o país de destino de 63,54% das exportações de soja em grão do estado do Mato Grosso entre os anos de 2014 e 2019 foi a China, conforme demonstra o Gráfico V.

Gráfico V



De acordo com o Observatório Nacional de Transportes e Logística (2019), entre 2010 e 2018, o número total de instalações portuárias de uso privado no Brasil aumentou, sobretudo, na região Norte, onde o incremento do número TUPs e ETCs saltou de 17, no ano de 2010, para 57 instalações na região Norte no ano de 2018, em consonância com a movimentação de granel agrícola na navegação interior, a qual também apresentou aumento expressivo, passando de 4.1 milhões de toneladas embarcadas em 2010 para 17,8 milhões de toneladas em 2018. O aumento se deu, essencialmente, ao escoamento da safra agrícola de Mato Grosso por Porto Velho/RO,

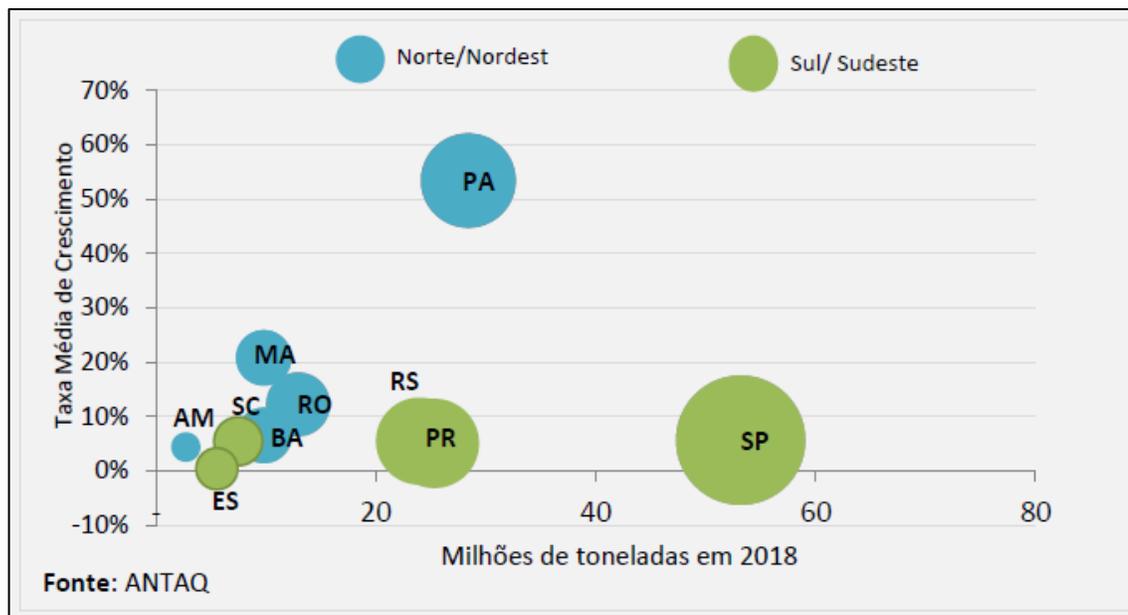
²⁶ G1. “Fundo Soberano da Arábia Saudita anuncia investimento de até US 10 bilhões no Brasil”. 29 de outubro de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/29/fundo-soberano-da-arabia-saudita-anuncia-investimento-de-ate-us-10-bilhoes-no-brasil.ghtml>

²⁷ Exame. “O tamanho do apetite chinês no Brasil”. 09 de maio de 2019. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/blog/primeiro-lugar/o-tamanho-do-apetite-chines-no-brasil/>

para navegação na hidrovia do rio Madeira, e Miritituba/PA, de onde segue a hidrovia do baixo Tapajós, tendo sido responsáveis por mais de 80% dos embarques de grãos e cereais na navegação interior do país no período analisado (ONTL, 2019). A dimensão e a dinâmica de crescimento da movimentação aquaviária de granel agrícola no estado do Pará mostra que o Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu tem se afirmado como alternativa logística mais promissora para o escoamento das *commodities* agrícolas do estado do Mato Grosso.

Gráfico VI

Movimentação total e taxa de crescimento da movimentação aquaviária de granel agrícola por UF



Elaboração: ONTL (2019)

Conforme já mencionado, espera-se que a instalação da ferrovia EF-170, por si só, provoque uma redução no custo logístico de escoamento de *commodities* agrícolas do Mato Grosso. Considerando-se adicionalmente os efeitos *backwards* e *forwards* da instalação da EF-170, espera-se que a ferrovia provoque um estímulo adicional à ampliação da capacidade de operação de toda a rede de logística de transportes de *commodities* associada ao Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, o que deverá reduzir ainda mais o custo

logístico de exportação de *commodities* pelo Corredor, operando como balizadora do preço do frete de todo o estado do Mato Grosso.

Exemplo recente de intensificação da utilização do Corredor se deu com a finalização do asfaltamento de todo o trecho paraense da BR-163, no último trimestre de 2019. O escoamento da produção de *commodities* agrícolas do estado do Mato Grosso pelo Norte fora de 46% em 2019, um aumento de dez pontos percentuais sobre o resultado de 2018. Ademais, constatou-se redução do preço do frete de transporte rodoviário de 35%, projetando-se um cenário de aumento da circulação média de caminhões pela saída norte de 30% para o ano de 2020, de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)²⁸. Apesar de concorrer diretamente com a BR-163 na finalidade de escoamento das *commodities* agrícolas, a possibilidade de construção da Ferrogrão tem indiretamente gerado esforços por parte do poder público – como exemplificado na finalização do asfaltamento do trecho paraense e o lançamento de plano de outorga da concessão pública do trecho paraense da BR-163, em análise no TCU - e expectativas dos moradores dos municípios que se localizam na faixa de domínio de ambos os empreendimentos – como exemplo mais eminente a sede de Novo Progresso/PA - para a manutenção ativa da rodovia. De acordo com o governo, a ferrovia “*aliviará as condições de tráfego nessa rodovia, diminuindo o fluxo de caminhões pesados que transportam grãos, reduzindo os custos com a conservação e a manutenção da infraestrutura rodoviária existente*” (PPI, 2020), hipótese que é corroborada com a experiência do aumento do fluxo diário de caminhões já ocorrido após a pavimentação e a lentidão no tráfego, já característico da rodovia.

Outros empreendimentos que se somam ao incremento esperado no investimento a partir da expectativa de construção da Ferrogrão são a construção de novas instalações portuárias em Miritituba – e em Santarenzinho e no Itapacurá, considerando-se a possibilidade de extensão de ramais da ferrovia - e em Santarém, e investimentos para ampliação da operação da hidrovía do baixo Tapajós. A tendência de ampliação do número de ETCs, armazéns, terminais e embarcações nos portos do Tapajós, orçamento estimado em mais de R\$ 3 bilhões até o final de 2020 (PPI, 2020) será acelerada com a instalação da ferrovia, uma vez que a capacidade instalada em Miritituba é estimada em torno de 15 milhões de toneladas de grãos/ano, enquanto a EF-170

²⁸ O dado do aumento do fluxo esperado para 2020 foi anterior à epidemia de Covid-19. Folha de São Paulo. “Asfaltada estrada de soja impulsiona exportação mas permanece precária”. 1º de março de 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/03/asfaltada-estrada-da-soja-impulsiona-exportacao-mas-permanece-precaria.shtml>

promete capacidade de escoamento de soja e milho da ordem de 22 milhões de toneladas/ano já em 2025, chegando a movimentação da ordem de 46 milhões de toneladas/ano de soja, farelo de soja e milho em 2080, conforme já apontado.

A pressão pela pavimentação da MT-322, MT-130, dentre outras estaduais assim como de rodovias federais, como a BR-242, também será fortalecida com a consolidação do Corredor Logístico do Tapajós-Xingu por meio da instalação da EF-170, uma vez que aumentarão as pressões pela conexão logística entre as porções produtoras do médio-norte matogrossense – cujos pólos consolidados são Sorriso/MT, Sinop/MT e Lucas do Rio Verde/MT, no eixo da BR-163, e pólos em expansão Marcelândia/MT, Cláudia/MT, Feliz Natal/MT, União do Sul/MT, Nova Ubiratã/MT e Paranatinga/MT – e a porção produtora do nordeste matogrossense, Vale do Araguaia - Querência/MT, Canarana/MT, Ribeirão Cascalheira/MT, Gaúcha do Norte/MT -, as quais se vêem praticamente impedidas de comunicação direta, diga-se, encontro das áreas de cultivo, pela presença do Território Indígena do Xingu (TIX) e da Terra Indígena Capoto-Jarina. O trecho não pavimentado da MT-322 entre União do Norte, distrito de Peixoto de Azevedo/MT, e São José do Xingu/MT consiste na divisa entre o TIX e a T.I Capoto Jarina, e é o caminho principal de escoamento do Vale do Araguaia pelo Corredor Logístico do Tapajós-Xingu.

Os riscos associados à pavimentação da MT-322 para os povos do TIX e da Capoto-Jarina, território do renomado cacique Kayapó Raoni, à ampliação do uso da hidrovia do baixo Tapajós e do complexo portuário de Itaituba/PA para os Munduruku e risco de sinergia e cumulatividade dos impactos gerados pela Ferrogrão e pelo aumento da operação da BR-163 sobre os Panará e os Kayapó são os objetos dos subitens a seguir.

2.1.1 ETCs, Hidrovia do baixo Tapajós e o povo Munduruku

O aproveitamento dos recursos hidrográficos da bacia do Tapajós para fins de transporte fluvial das commodities agrícolas produzidas no Mato Grosso é um desejo antigo dos produtores agroexportadores (ALARCON et al, 2016). As hidrovias Teles-Pires-Tapajós e Juruena-Tapajós, em fase de planejamento, já foram consideradas empreendimentos prioritários para a consolidação do Corredor Logístico do Tapajós-Xingu, uma vez que possibilitaria a conexão fluvial entre as regiões produtoras de Sinop/MT e Sorriso/MT aos Portos de Itaituba/PA e Santarém/PA, além de o frete hidroviário ser considerado mais barato em relação aos fretes

ferroviário e rodoviário, o que geraria a competição intermodal (rodoviária, ferroviária e hidroviária) ideal para que o transporte no Corredor Logístico atingisse seu valor mínimo. De fato, antes do ressurgimento da Ferrogrão, no PIL de 2012, planos anteriores do Governo Federal destacavam a importância da construção das hidrovias e da pavimentação da BR-163 como forma de consolidar o Corredor Logístico do Tapajós-Xingu, o que já se materializava em impactos reais aos territórios tradicionais do povo Munduruku, no Tapajós.

Para a implantação da hidrovia nos cursos do médio e alto do Tapajós, bem como em seus afluentes Teles Pires e Juruena, seriam necessárias a criação de diversos barramentos com eclusas, para a passagem de barcas sobre cachoeiras, bem como medidas adicionais em trechos não-inundados – como a derrocagem. Assim, segundo o diagnóstico de Fearnside (2016), para que o Tapajós e seus afluentes se tornassem inteiramente rotas navegáveis, seria imprescindível a consolidação dos planos de grandes barramentos hidrelétricos (UHEs) da bacia do Tapajós. Dentre os diversos impactos gerados pela implantação das barragens - inundação de florestas; destruição de ecossistemas aquáticos; bloqueio da migração de peixes, etc – a inundação de grandes extensões no interior de áreas protegidas seria um dos maiores danos causados às populações indígenas e comunidades tradicionais. A previsão era de que o conjunto de UHEs necessárias à concretização das duas hidrovias inundasse um total de 78.380 hectares de Unidades de Conservação da Bacia do Tapajós (FEARNSIDE, 2016). As barragens necessárias para os ramais hidroviários do Teles Pires e do Juruena afetariam diretamente as Terras Indígenas Kayabi, Foz do Apiacás, Escondido, Erikpátsa e Japuira, em Mato Grosso, enquanto as barragens necessárias para navegação no alto e médio Tapajós impactariam diretamente territórios tradicionais Munduruku, sendo que uma delas, a UHE Chacorão, indispensável para passagem pela Cachoeira do Chacorão, inundaria 18.700 ha da TI Munduruku (FEARNSIDE, 2015).

Apesar de o projeto das hidrovias terem sido temporariamente abandonados²⁹, voltando-se as expectativas para a Ferrogrão, a construção das UHEs da bacia do Tapajós se tornou uma realidade com efeitos irreversíveis aos modos de vida tradicionais dos Munduruku. A destruição do santuário Sete Quedas, ou *Parabixexe*, região encachoeirada sagrada, casa da Mãe dos Peixes

²⁹ Em relatório de dezembro de 2019, o Movimento Pró-Logística do Mato Grosso afirmou que, em função de “problemas” nos EVTEAs dos ramais do Juruena (passaria dentro do PARNA Juruena) e do Teles Pires (os Munduruku não permitiram estudo em Jacareacanga/PA), foi realizado o PDC 119, para que a autorização dos estudos da hidrovia ocorram por decreto legislativo. Disponível em: http://mplmt.com.br/wp-content/uploads/2020/01/Relat%C3%B3rio-Mensal_MPL_DEZEMBRO-2019.pdf

e dos antepassados do povo Munduruku, em 2013, para continuidade das obras da UHE Teles Pires (PUGLIESE JR & VALLE, 2016) bem como a paralisação do processo de demarcação de territórios Munduruku devido aos planos de construção das UHE São Luiz do Tapajós e UHE Jatobá (FEARNSIDE, 2015), são alguns exemplos de danos causados aos Munduruku em função da viabilização do Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu.

A instalação das Estações de Transbordo de Carga (ETCs) em Miritituba tem causado diversos tipos de impactos sobre a população local, de um modo geral. Barros (2019), em análise sobre as transformações da agrovila de Miritituba com a chegada das ETCs, em 2014, destaca o aumento de i) pressão sobre os serviços e equipamentos públicos, advinda da chegada de novos moradores; ii) pressão sobre as vias urbanas, com o aumento do tráfego de caminhões e congestionamento da BR-163; iii) modificação da paisagem e do uso do solo, com a descaracterização das atividades de subsistência da população local; iv) limitações à navegação e à pesca artesanal, com o “*controle territorial do rio*” por parte das empresas de transporte; v) expansão da rede urbana, com criação de novos bairros para migrantes em busca de trabalho nas ETCs, “grandes objetos” (SANTOS apud BARROS, 2019).

As ETCs tem promovido o acirramento dos conflitos fundiários na região, fomentando inclusive a ocupação ilegal de terras e gerado graves consequências aos Munduruku do médio Tapajós, conforme carta de 2019, em que esses denunciaram os impactos da instalação das ETCs no Rio Tapajós e reivindicaram a realização do procedimento de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI):

Já instalaram seis portos ao redor de nosso rio Tapajós e nunca vieram nos dizer como seríamos impactados. Nós já estamos sendo afetados com tantas barcas enormes passando pelas nossas aldeias, não conseguimos mais pescar perto de casa, temos que ir cada vez mais longe para conseguir alimentar os nossos filhos. Estamos até proibidos de pescar perto de onde estão os portos, ou de atravessar para o outro lado do rio (...) Querem construir 22 portos no Tapajós. Como ficará a vida dos ribeirinhos, pescadores e indígenas depois que todos esses grandes empreendimentos começarem a funcionar? (Carta do Povo Munduruku contra os portos no Tapajós, 2019)

Em acesso externo aos processos de licenciamento ambiental de ETCs em Itaituba/PA junto à FUNAI³⁰, realizado em maio de 2020, constatou-se que o Termo de Referência Específico de 5 ETCs, empreendidas pela Companhia Norte de Navegação e Portos - Cianport, Cargill

³⁰ Processos na Funai, Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental, nº 08620.010938/2019-61, nº 08620.010936/2019-71, nº 08620.019759/2017-27, nº 08620.015005/2017-06, e nº 08620.009877/2019-99.

Agrícola S. A., Hidrovias do Brasil S. A. – HBSA, Navegações Unidas Tapajós – Unitapajós e Rio Tapajós Logística Ltda. – RTL, foi emitido pelo órgão indigenista apenas em outubro de 2019, apesar de quatro das ETCs já contarem com Licença de Operação da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do estado do Pará (SEMAS/PA) e uma com Licença Prévia do órgão licenciador estadual. Reconhecem-se como impactados pelos empreendimentos apenas os territórios Munduruku T.I. Praia do Mangue e T.I Praia do Índio, na margem esquerda do Tapajós, por conta da aplicação da Portaria Interministerial nº 60/2015, a qual será objeto de discussão no capítulo 4. Constatou-se, também, a abertura de licenciamento ambiental de mais duas ETCs empreendidas pela VMX Logística, uma das quais, a ETC Meu Recanto, localizada a 19,6 km de distância da Terra Indígena Sawré Jaybu (São Luiz do Tapajós), cujos estudos para sua delimitação, juntamente dos estudos da TI Sawré Bap'in (Apompi), também Munduruku - foram alvo de ataques por parte do prefeito de Itaituba/PA, Valmir Climaco, em junho de 2019. O prefeito incitou a população local a receber “à bala” um grupo de trabalho da Funai responsável pelos estudos fundiários e cartoriais necessários para delimitação das TI Sawre Bap'in (Apompu) e Sawre Jaybu, sendo ele próprio um dos detentores das terras que serão afetadas pela demarcação do território indígena³¹.

Reunidos no Seminário “Povos do Tapajós”, ocorrido em dezembro de 2019, ribeirinhos, pescadores, indígenas, extrativistas, quilombolas e assentados rurais habitantes da Bacia do Tapajós denunciaram, em carta pública, “*as empresas públicas e privadas, nacionais e de capital transnacional, responsáveis por grandes projetos de infraestrutura logística pela violação do direito à consulta prévia, livre e informada e pelo assédio a comunidades impactadas*” (Carta Povos do Tapajós, 2019). Reiteraram a percepção compartilhada de apreensão diante do planejamento da instalação da EF-170 (Ferrogrão), bem como diante da situação de extrema violência contra defensores de direitos humanos e lideranças na região.

2.1.2 BR-163 e os povos Panará e Kayapó

Em balanço acerca do processo de pavimentação da BR-163, Torres et al (2017) demonstraram como a retomada da pavimentação da rodovia causou a intensificação de conflitos

³¹ MPF Sala de Imprensa. “Prefeito recomenda que população receba equipe da Funai ‘à bala’, denuncia autarquia ao MPF no Pará”. 17 de junho de 2019. Disponível em <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/prefeito-no-para-recomenda-que-populacao-receba-equipe-da-funai-201ca-bala201d-denuncia-autarquia-ao-mpf>

fundiários interligados ao latifúndio, à expansão do agronegócio, ao aumento da grilagem, do desmatamento e do crime organizado da madeira. A própria demarcação do território tradicional Kayapó foi afetada pelos interesses associados às pressões de ocupação da região impulsionadas pela pavimentação da BR-163. A TI Baú, declarada de ocupação tradicional dos Kayapó desde 1991, foi contestada judicialmente por fazendeiros e posseiros da região de Novo Progresso/PA durante o início das obras de pavimentação da rodovia, em 2003, processo que culminou em um acordo que permitiu a demarcação da TI Baú, mediante a cessão por parte dos indígenas de cerca de 307 mil hectares de seu território. A história da responsabilidade da abertura da BR-163 pelo quase extermínio dos Panará é discutida no capítulo 3.

O acompanhamento das séries temporais de desmatamento na região de influência da BR-163 confirma que a rodovia é uma fonte primária de supressão do maciço florestal da região do sudoeste paraense, originando frentes de expansão que tem viabilizado invasões, queimadas e atividades predatórias nas áreas protegidas do interflúvio Tapajós-Xingu (BALBUENO, 2019a). O aumento do uso da BR-163 desde o início da sua pavimentação e desde a criação do complexo portuário de Miritituba, tem gerado ampliação de infraestrutura de suporte ao longo da faixa de domínio da rodovia e facilitado a expansão da ocupação de sedes municipais, com destaque novamente para a região de Novo Progresso, o que gera pressões sobre recursos e territórios protegidos que são as causas das altas taxas de desmatamento na região, como será discutido no *item 2.3. Desmatamento e desgovernança fundiária no sudoeste do Pará.*

Desde 2014, constatado cenário preocupante com relação aos impactos socioambientais derivados do empreendimento referentes à pressão sobre os recursos naturais da TI Mekragnotire, TI Baú e TI Panará e maior suscetibilidade ao aliciamento de indígenas para realização de atividades ilegais no interior das TIs, foi estabelecido para o Plano Básico Ambiental Indígena da BR-163 a manutenção de Subprogramas muito relevantes para proteção territorial, dentre os quais o Subprograma de Coordenação e Monitoramento e o Subprograma de Proteção e Fiscalização. Com o envio do Plano de Outorga para concessão da BR-163, trecho entre Sinop/MT e Itaituba/PA, ao TCU, em maio de 2020, a continuidade do PBAI se vê extremamente ameaçada, considerando-se, sobretudo, que as medidas de compensação e mitigação de impactos socioambientais sobre territórios indígenas assim como a recuperação do passivo ambiental gerado pela pavimentação da rodovia foram atribuídas ao poder público e não à concessionária, apesar de o Relatório Ambiental do EVTEA da concessão da BR-163 recomendar a continuidade

do PBAI. Em 26 de maio de 2020, a Procuradoria da República no Município de Altamira expediu recomendação para que o DNIT resolva com urgência obrigações pendentes para a redução e compensação dos impactos causados pela pavimentação da BR-163 aos Panará e aos Kayapó, alertando que os prejuízos provocados pela omissão do órgão estariam sendo ainda mais nocivos durante o período de pandemia da Covid-19³².

Considerando o cenário que se esboça para o fim das medidas de proteção territorial bancadas pelo componente indígena do plano básico ambiental do licenciamento de instalação da rodovia, que são de extrema importância haja vista que operam de forma constante; ao contrário das operações de proteção ambiental comandadas pelos órgãos de fiscalização e controle; assim como da ausência de obrigações para reparação do passivo ambiental e fundiário legado pela pavimentação da rodovia, surgem preocupações com relação à integridade dos territórios indígenas e de seus recursos diante da construção da Ferrogrão. Estima-se que a construção da ferrovia tomará de 3 a 5 anos, envolvendo força de trabalho direta de cerca de 13 mil pessoas³³, os quais acessarão a linha do traçado da ferrovia por meio da BR-163, por serem ambas praticamente paralelas e partilharem de uma mesma faixa de domínio. Dessa forma, apesar de a ferrovia concorrer diretamente com a BR-163 para a finalidade de escoamento das commodities agrícolas, contribuindo, no longo prazo, para a redução do tráfego na rodovia federal, durante o período de sua construção a demanda pelo uso da rodovia deverá aumentar, sobretudo na porção paraense, onde a oferta de malha viária auxiliar é mais escassa do que em Mato Grosso, alçando a BR-163 e as sedes municipais localizadas em seu entorno como principais estruturas de suporte à construção da Ferrogrão.

2.1.3 MT-322 e a TI Capoto-Jarina

A rodovia estadual MT-322 já foi trecho da BR-080, rodovia federal cuja origem remonta à expedição Xavantina-Cachimbo e que integrou o Plano de Integração Nacional (PIN) na década de 1970, com objetivo de conectar Brasília/DF até a fronteira com a Colômbia, na região conhecida como Cabeça do Cachorro, em São Gabriel da Cachoeira/AM. Atualmente, a BR-080 se restringe ao trecho entre Brasília/DF a Ribeirão Cascalheira/MT, ainda com trechos por

³² Recomendação nº 02/2020/GAB1/PRM/ATM

³³ Disponível em: <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2019/05/30/construcao-da-ferrograo-entre-mt-e-pa-deve-gerar-cerca-de-13-mil-empregos-diz-projeto.ghtml>

pavimentar, enquanto a MT-322 parte da fronteira com o estado do Goiás, em Luis Alves/GO, e chega a Matupá/MT, já no eixo da BR-163. O trecho da estadual entre São José do Xingu/MT e o distrito de União do Norte, do município de Peixoto de Azevedo/MT, com cerca de 85 km, coincide com a divisa entre o Território Indígena do Xingu e o território Kayapó Terra Indígena Capoto-Jarina, único seccionamento do contínuo florestal do Corredor Xingu de áreas protegidas, e intercepta o Rio Xingu. A estrada é bastante utilizada para o transporte da produção da região do Vale do Araguaia, a leste das terras indígenas, à BR-163, e os Kayapó controlam o fluxo de caminhoneiros por meio do controle da operação da balsa que faz a travessia no rio Xingu, mediante a cobrança de pedágio³⁴.

Conforme já mencionado, a única estação prevista para a EF-170, para além das estações inicial e final, é a estação de Matupá/MT, de forma que a pavimentação da MT-322 no trecho de 85 km na divisa entre o TIX e a T.I Capoto Jarina, já um projeto antigo do governo estadual, poderá se tornar uma prioridade imediata. Apesar de a pavimentação do trecho da MT-322 manifestadamente interferir em Terras Indígenas, devendo ser, portanto, habilitada pelos órgãos federais de licenciamento ambiental, o segmento que coincide com os limites norte do TIX e sul da T.I Capoto Jarina está sob a competência da Secretaria de Estado do Meio Ambiente (SEMA/MT). Os Kayapó da T.I Capoto Jarina em assembléia com representantes do TIX em 2013 já haviam se manifestado contrários à pavimentação do trecho entre os territórios pela esperada intensificação do tráfego de caminhões, embora solicitassem a manutenção da operação da rodovia, por meio de obras de cascalhamento e elevação. A pavimentação da MT-322 ainda divide opiniões entre os indígenas, muitos sendo favoráveis a que isso ocorra, como medida de melhoramento das condições da via, muitos sendo contrários, com receios dos impactos de uma intensificação da circulação de caminhões. Nenhum dos dois grupos, no entanto, abre mão do controle do tráfego por meio da operação da balsa no rio Xingu e são contrários à construção de uma ponte sobre o rio.

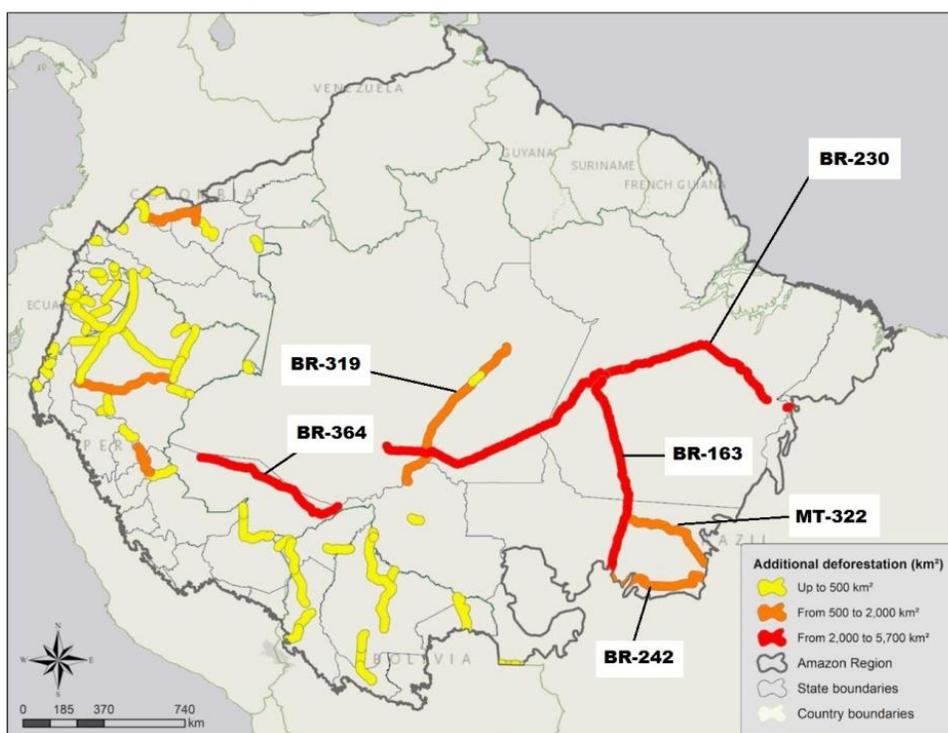
Em simulação multicriterial para aferição de impactos socioambientais e econômicos de 75 projetos de implantação e ampliação da capacidade de operação de rodovias na bacia

³⁴ A regularização dos preços e horários do uso da balsa é uma reivindicação dos caminhoneiros que utilizam a estrada. Em reunião com representantes do governo estadual em junho de 2019, os indígenas explicaram que “a operação da balsa é coordenada por oito aldeias e que cada uma delas impõem sua forma de trabalhar”, mas que iriam regularizar o uso. Disponível em: <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2019/06/03/indios-kayapo-se-comprometem-a-fixar-valores-e-horarios-para-balsa-no-rio-xingu-em-mt.ghtml>

Amazônica³⁵, Vilela et al (2020) constataram que, além de muitos dos projetos não serem sequer economicamente viáveis³⁶, caso sejam implementadas, essas rodovias serão causa primária de desmatamento de 2.4 milhões de hectares de floresta. Dentre os 75 projetos analisados, as rodovias brasileiras foram as que apresentaram os maiores níveis de desmatamento adicional estimado, estando incluídas nesse grupo a MT-322 e a BR-163, conforme apresenta o Mapa VIII.

Mapa VIII

Rodovias na Amazônia com maior potencial de desmatamento (VILELA et al, 2020)



Fonte: Vilela et al (2020). Elaboração própria das indicações das rodovias brasileiras

Medidas para aumento da conectividade entre a porção produtora do Vale do Araguaia, nordeste mato-grossense, ao Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, por meio das melhorias da MT-322 e também da pavimentação de outras rodovias, como a BR-242, abaixo do limite sul do TIX, as quais ainda não foram concretizadas poderão vir a sê-lo com a

³⁵ A análise ocorreu nos cinco maiores países da bacia Amazônica – Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador e Peru – e os projetos rodoviários foram selecionados de acordo com critério de prioridade nacional e disponibilidade de dados (VILELA et al, 2020).

³⁶ Vilela et al (2020) estimam que 45% dos projetos analisados apresentam Valor Presente Líquido negativo, com custo de implementação e manutenção superior às receitas geradas como benefícios econômicos.

instalação da EF-170. Os impactos da intensificação da produção agrícola sobre territórios indígenas no Mato Grosso, por meio da expansão de áreas de cultivo a partir da concretização da Ferrogrão, será discutido no item a seguir.

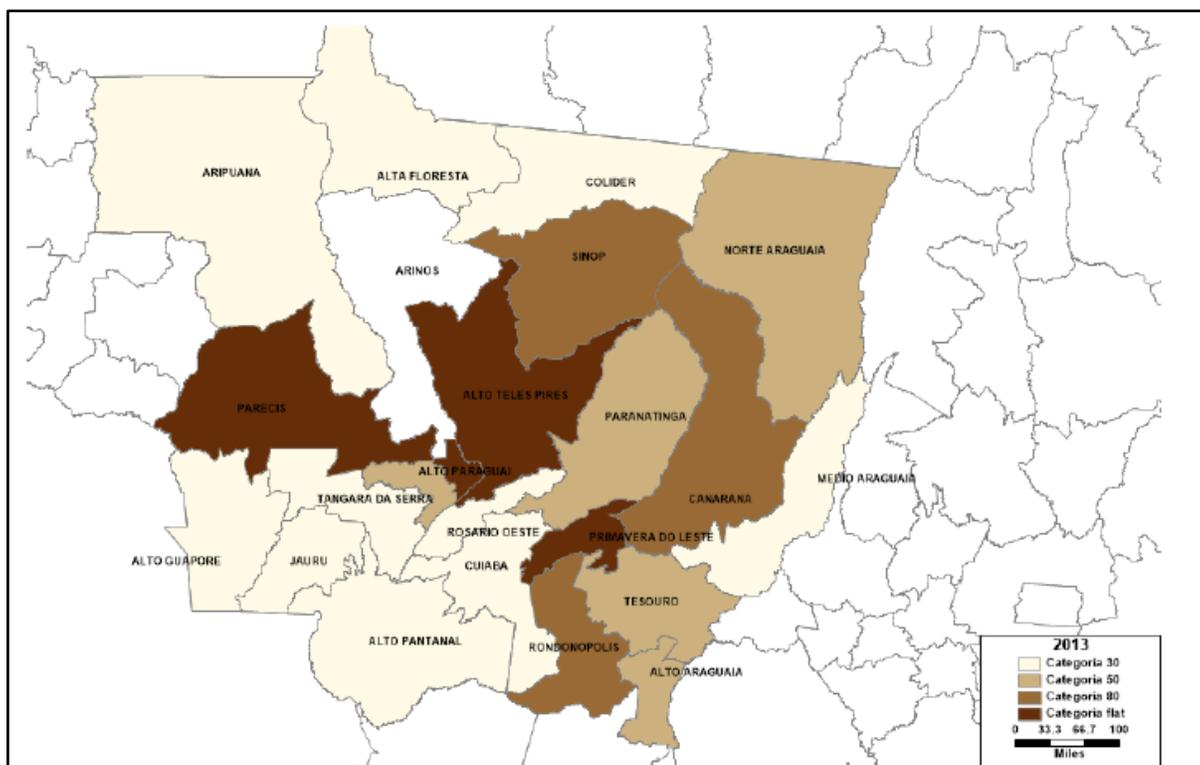
2.2. Expansão do Ciclo da Soja no Mato Grosso

A redução do frete para transporte de commodities agrícolas entre Sinop/MT e o porto de Miritituba, prometida pela instalação da Ferrogrão, produz um cenário esperado de incremento da produção agroexportadora em grande parte do estado do Mato Grosso. Apesar de haver controvérsia se a redução esperada dos custos logísticos incorrerá diretamente em aumento das receitas esperadas para os produtores agrícolas, considerando o quase poder de monopólio das comercializadoras agrícolas (PASTRE, 2018), as quais detêm poder de mercado suficiente para represar os ganhos da redução do custo logístico, sabe-se que a redução do frete para escoamento pelo Corredor Logístico do Tapajós-Xingu viabilizará o cultivo em áreas que ainda não foram incorporadas à produção de larga escala de *commodities* pela questão do acesso à logística de transporte de carga.

Independentemente do caminho que o ganho da redução do custo logístico tomará, é certo que se projeta incremento da produção agrícola em extensa região do Mato Grosso, decorrente, em parte, da intensificação da produção em áreas já cultivadas, e, sobretudo, da expansão de área plantada. A projeção de intensificação da produção em áreas já cultivadas é utilizada para a estimativa da demanda esperada para captação de carga da EF-170 no Relatório de Análise de Mercado do EVTEA (EDLP, 2016). Os estudos estimam crescimento da produção em áreas já plantadas no estado do Mato Grosso da ordem de 30% a 80%, conforme apresentado no Mapa IX.

Mapa IX

Projeção de crescimento das áreas ocupadas por soja em 2013 (EDLP, 2016)

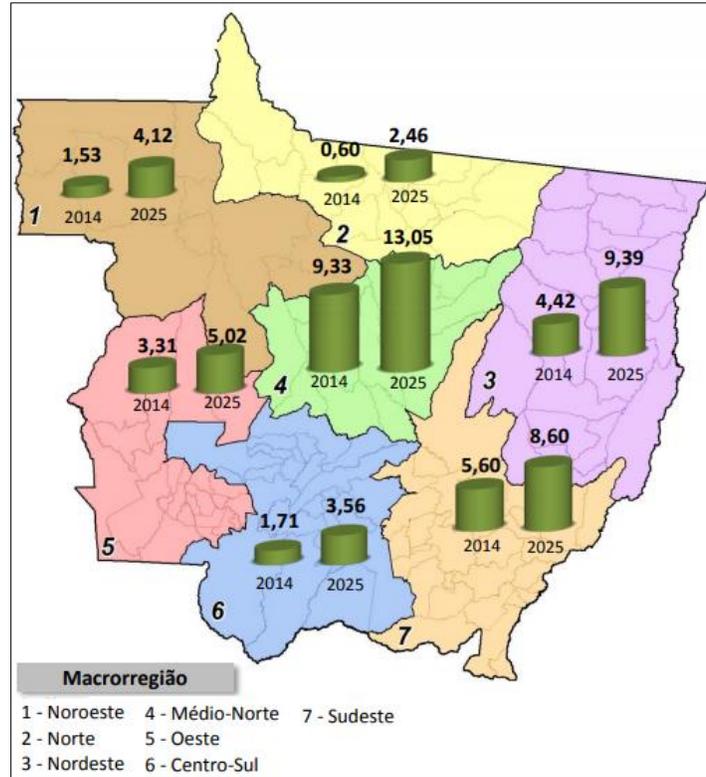


Fonte: EDLP (2016)

De acordo com o Agro MT 2025 Outlook, elaborado pelo IMEA (2015), a viabilização do cenário potencial de crescimento da produção agrícola no estado do Mato Grosso para o ano de 2025 dependeria do “*avanço de áreas de agricultura em áreas de pastagens*”, calculadas, no ano de 2015, em aproximadamente 14,42 milhões de hectares de áreas abertas de pastagem aptas à agricultura. Projetavam-se aumento de 90% da quantidade produzida no estado entre as safras 2013/2014 a 2024/2025, saindo de um patamar de 44,6 milhões de toneladas de grãos para 84,7 milhões de toneladas produzidas. O incremento da área de cultivo de soja para 2025 era estimado em 5,2 milhões de hectares, correspondente a um aumento de 60% da área de 2014. O Mapa X apresenta as projeções de aumento da produção de soja em milhões de toneladas de acordo com a divisão de macrorregiões do IMEA.

Mapa X

Produção de soja por macrorregião 2013/2014 e 2024/2025 (milhões de toneladas)



Fonte: IMEA (2015)

A Tabela I apresenta os valores referentes às taxas médias anuais, para o período entre as safras de 2016/2017 a 2020/2021, da produtividade, área plantada e produção de soja no estado do Mato Grosso. A tabela mostra que o aumento da produção de soja no estado se deve, na maioria dos casos, ao crescimento da área plantada, em detrimento do aumento da produtividade. É o caso das macrorregiões centro-sul, nordeste, noroeste e norte, as quais apresentaram taxa média anual de crescimento da produção de, respectivamente, 2,54%, 3,34%, 4,23% e excepcionais 12,27%, do qual 10,14% correspondeu à expansão de áreas cultivadas. O oeste do estado se apresentou como um caso excepcional à tendência geral do comportamento das outras macrorregiões: registrou para o período retração da área plantada e a maior taxa média anual de produtividade dentre todas as regiões. No entanto, o oeste, assim como as áreas do sudeste e médio-norte, praticamente consolidadas como regiões produtoras do grão, apresentaram taxas médias anuais de produção na faixa de 1% - 1,5%.

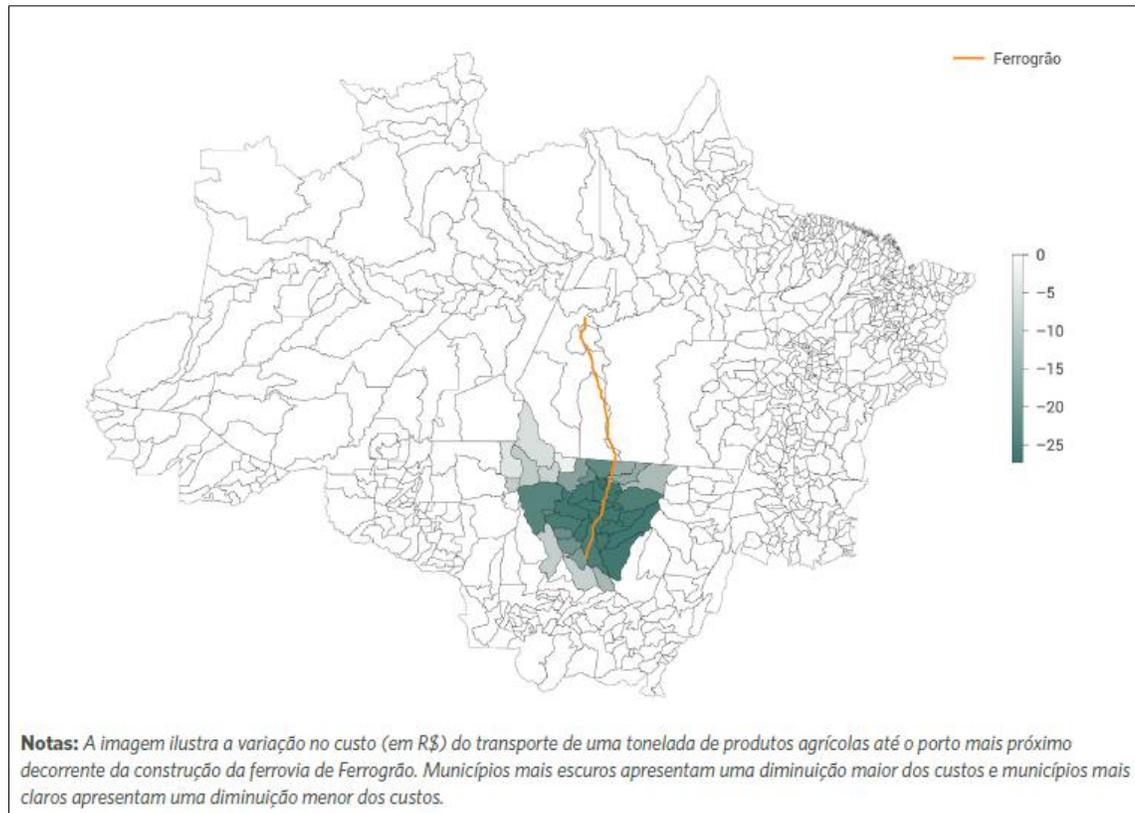
Tabela I

Taxas Médias Anuais de Produtividade, Área e Produção de Soja em Mato Grosso, safras 2016/17 a 2020/21*			
Macrorregião	Taxa Média Anual de Produtividade	Taxa Média Anual de Área Plantada	Taxa Média Anual da Produção
centro-sul	0,63%	1,85%	2,54%
médio-norte	0,49%	0,60%	1,11%
nordeste	0,94%	2,29%	3,34%
noroeste	1,24%	2,81%	4,23%
norte	1,41%	10,14%	12,27%
oeste	1,63%	-0,14%	1,48%
sudeste	0,37%	0,95%	1,33%
Fonte: IMEA (2020). Elaboração própria			
Notas: (i) Valores correspondentes à safra 2020/2021 estimados. (ii) Produtividade medida em sacas/hectare, área medida em hectares, produção medida em toneladas			

Os resultados da Tabela I corroboram a tendência de expansão da fronteira de produção agrícola em grande parte do estado do Mato Grosso, sobretudo, nas macrorregiões nordeste, noroeste e norte, cujas extensas áreas serão as beneficiárias principais da instalação da Ferrogrão, como demonstraram os resultados da simulação realizada pela Climate Policy Initiative e pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (CPI/PUC-Rio), em Araújo et al (2020), consolidados no Mapa XI a seguir.

Mapa XI

Construção da Ferrogrão e custo até o porto (ARAÚJO et al, 2020)



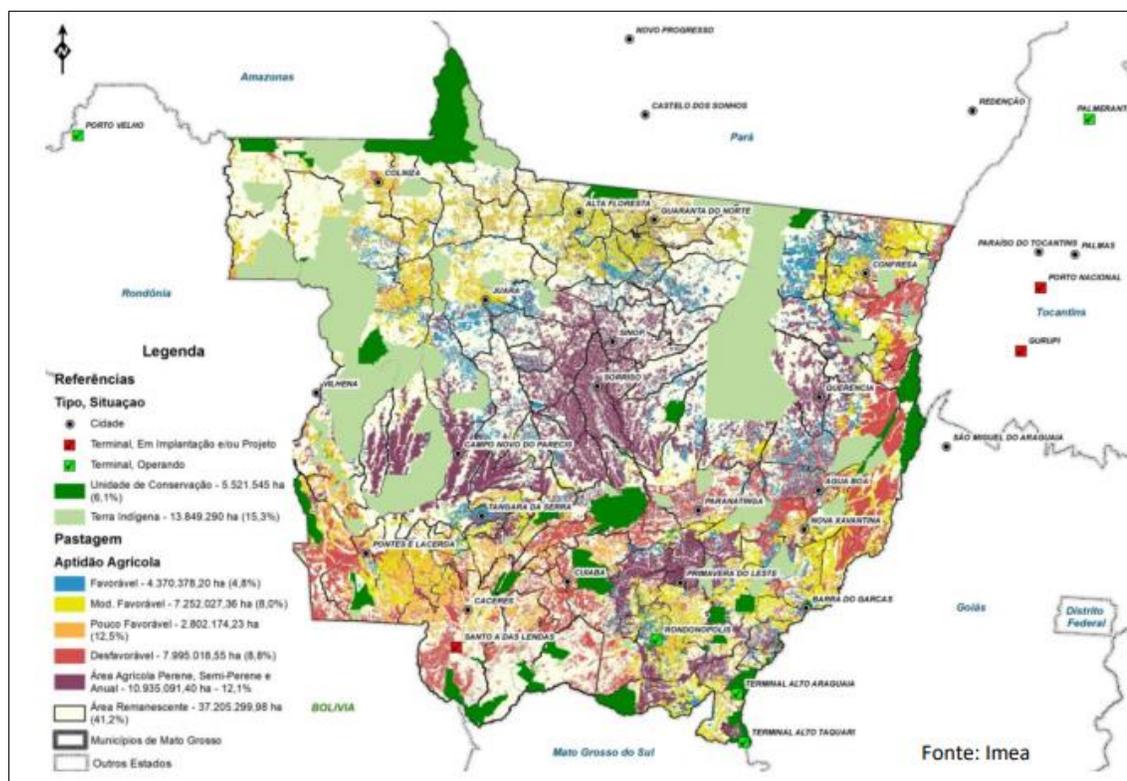
De acordo com o Movimento Pró-Logística do Mato Grosso (2018), a ausência de um frete competitivo para o Corredor Logístico Tapajós-Xingu impede a realização de todo o potencial da expansão da produção de “Sinop para cima”. O resultado da simulação de Araújo et al (2020) demonstra que os municípios mais beneficiados pela redução do custo de transporte com a instalação da Ferrogrão serão municípios que se encontram nas macrorregiões norte, médio-norte, nordeste e noroeste. Em um cenário *business as usual*, ausente de medidas de mitigação, o estudo estimou que a expansão da fronteira de produção nesses municípios, induzida pela redução do custo de transporte, induzirá o desmatamento de 204.300 ha de vegetação nativa, equivalente a um aumento de desmatamento que intensificará emissões de carbono em 75 milhões de toneladas, equivalente a um custo de quase USD 1,9 bilhão, o que corresponderia a cerca de 60% do custo previsto para a implementação da ferrovia (ARAÚJO et al, 2020). A estimativa é, de acordo com os autores, conservadora, na medida em que outras variáveis, como a redução do preço do frete em cascata ao Corredor Logístico do Tapajós-Xingu e a outros

Corredores Logísticos concorrentes, poderá potencializar o impacto da Ferrogrão sobre o desmatamento no Mato Grosso.

No Mapa XII, o IMEA (2018) atualiza a conta de áreas de pastagem aptas à produção agrícola no estado, contabilizando 4,37 milhões de ha de áreas favoráveis (azul), 7,25 milhões de ha de áreas moderadamente favoráveis (amarelo), 2,80 milhões ha de áreas pouco favoráveis (laranja) e quase 8 milhões de ha de áreas desfavoráveis (vermelho), resultando em um total de 14,42 milhões de ha com aptidão agrícola (desconsiderando-se as áreas desfavoráveis). Nota-se que as concentrações de áreas favoráveis e moderadamente favoráveis à produção localizadas ao redor de Juara, noroeste, Alta Floresta e Guarantã do Norte, norte, e Compresa, nordeste, coincidem com a faixa de região a norte de Sinop, favorecidas pela EF-170. As áreas remanescentes (em branco) que se localizam dentro das bacias do Tapajós e do Xingu são áreas florestadas que apesar de não estarem avaliadas como aptas à produção agrícola, tem sido alvo de desmatamento ilegal, sem autorização de desmate, para abertura de fazendas de produção de soja e milho.

Mapa XII

Áreas de Pastagem com Aptidão Agrícola do Mato Grosso (IMEA, 2018)



Os agrupamentos de concentrações azuis, amarelas e brancas aparecem como áreas efetivamente sob pressão de expansão agrícola. As Terras Indígenas na bacia do Tapajós localizadas próximas às áreas sob pressão de expansão agrícola que serão beneficiadas pela Ferrogrão são TI Batelão³⁷, TI Apiaká-Kayabi³⁸, TI Japuira³⁹ e TI Erikpatsa⁴⁰, próximas ao pólo de Juara/MT, conectada diretamente a Porto dos Gaúchos/MT, por sua vez com conexão praticamente inteira pavimentada à Sinop/MT, via MT-220; TI Escondido, pressionada ao sul pelo vetor que parte do agrupamento de Cotriaguaçu/MT, por sua vez com conexão praticamente inteira pavimentada à Alta Floresta/MT, pela MT-208; TI Kayabi⁴¹, pressionada ao sul pelo vetor que parte do agrupamento de Apiacás/MT, próximo em via não pavimentada à Nova Monte Verde/MT, com conexão pavimentada completa até Alta Floresta/MT, também via MT-208. Não é possível saber se a influência logística da Ferrogrão se estenderá para além da bacia do Tapajós, sobre as concentrações em Colniza/MT; próxima a oeste das TI Arara do Rio Branco⁴² e TI Kawahiva do rio Pardo⁴³; uma vez que essa se encontra no eixo da BR-174, que caso seja pavimentada abrirá conexão direta tanto a Juruena/MT; pavimentado até Cotriaguaçu/MT e, portanto, até Alta-Floresta/MT; em Aripuanã/MT, com concentração grande de áreas favoráveis a leste da TI Aripuanã⁴⁴ e também próximo a Juruena/MT, e em Juína/MT, cuja produção pode seguir a Porto Velho via MT-170/BR-364 ou à Sinop/MT, via MT-220.

A leste, na bacia do Xingu, as Terras Indígenas localizadas próximas às áreas sob pressão de expansão agrícola que serão beneficiadas pela Ferrogrão são a TI Capoto Jarina⁴⁵ e o Parque Indígena do Xingu⁴⁶, pressionados a oeste pelos agrupamentos de Peixoto de Azevedo/MT, Marcelândia/MT, Cláudia/MT e União do Sul/MT, e a leste pelos agrupamentos concentrados de áreas favoráveis à aptidão agrícola ao redor de Confresa/MT, já na bacia do Araguaia, São José do Xingu/MT e Santa Cruz do Xingu/MT, que se conectam à Matupá/MT pela MT-322. O Território

³⁷ Declarada, habitada pelo Povo Kawaiwete.

³⁸ Homologada, habitada pelos povos Apiaká, Isolados do Rio dos Peixes, Kawaiwete e Munduruku.

³⁹ Homologada, habitada pelo povo Rikbaktsa.

⁴⁰ Homologada, habitada pelo povo Rikbaktsa.

⁴¹ Homologada, habitada pelos povos Apiaká, Kawaiwete e Munduruku.

⁴² Homologada, habitada pelo povo Arara do Rio Branco.

⁴³ Declarada, habitada pelos Isolados Kawahiva do Rio Pardo.

⁴⁴ Homologada, habitada pelos povos Cinta-Larga e Isolados na TI Aripuanã

⁴⁵ Homologada, habitada pelos povos Kayapó (Mebêngôkre), Kayapó Metyktire e Tapayuna.

⁴⁶ Homologada, habitada pelos povos Aweti, Ikpeng, Kalapalo, Kawaiwete, Kisêdjê, Kuikuro, Matipu, Mehinako, Nahukuá, Naruvotu, Tapayuna, Trumai, Waujá, Yawalapiti e Yudjá.

Indígena do Xingu (PIX, TI Wawi⁴⁷, TI Pequizal de Naruvotu⁴⁸, TI Batovi⁴⁹) é ainda pressionado a oeste pelos agrupamentos ao redor de Feliz Natal/MT, ao sudoeste pelo agrupamento ao redor do distrito de Santiago do Norte, do município de Paranatinga/MT, no cruzamento entre a porção pavimentada da BR-242, desde Sorriso/MT, e a MT-130; em processo de pavimentação comentado mais adiante; os agrupamentos de origem em Canarana/MT e Querência/MT, que pressionam o TIX a sudeste e a oeste e também a leste da TI Pimentel Barbosa⁵⁰ são agrupamentos de expansão agrícola que não são diretamente beneficiados pela Ferrogrão, mas sim indiretamente, no cenário de viabilização do cruzamento férreo entre a Ferrogrão e a FICO em Lucas do Rio Verde/MT. Da mesma forma, as áreas aptas à expansão da produção agrícola a noroeste da TI Marãiwatsédé⁵¹ e a oeste da TI Marechal Rondon são agrupamentos que não são diretamente beneficiados pela Ferrogrão, mas de forma indireta podem vir a sê-lo, a partir dos encadeamentos gerados pela demanda de pavimentação da MT-322 e da MT-130.

O desmatamento ilegal em áreas de remanescentes florestais em Mato Grosso para abertura de fazendas de produção agrícola tem se intensificado desde a safra de 2018/2019, a despeito da Moratória da Soja⁵². Entre 2012 e 2017, mais de um quarto do desmatamento de Mato Grosso ocorreu no interior de fazendas de soja, sendo 95% desse desmatamento ilegal (VASCONCELOS et al, 2020), sem autorização para desmate. E o cenário futuro poderá ser de potencialização do desmatamento ilegal no interior de áreas protegidas, caso o Projeto de Lei Estadual Complementar nº 17/2020, que visa permitir o registro de fazendas que se sobrepõem a Terras Indígenas ainda não homologadas⁵³, seja aprovado na assembleia estadual.

O desmatamento na bacia do Xingu no Mato Grosso nos meses de janeiro e fevereiro de 2020 alcançou 8.100 ha de área, da qual 84% das áreas suprimidas não apresentavam autorização de desmatamento, de acordo com o Boletim nº 17 do Sirad-X - Sistema de Indicação por Radar do Desmatamento da Bacia do Xingu (REDE XINGU+, 2020). Esse total de área desmatada

⁴⁷ Homologada, habitada pelos povos Kisêdjê e Tapayuna.

⁴⁸ Homologada, habitada pelo povo Naruvotu.

⁴⁹ Homologada, habitada pelo povo Waujá.

⁵⁰ Homologada, habitada pelo povo Xavante.

⁵¹ Homologada, habitada pelo povo Xavante. A TI Marãiwatsédé apresenta uma história de luta por sua demarcação extremamente penosa aos Xavante, e a qual continua, uma vez que a TI é entrecortada pela BR-158.

⁵² Valor Econômico. “Cresce área que desrespeita moratória da soja”. 16 de junho de 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/agronegocios/noticia/2020/06/16/cresce-area-que-desrespeita-moratoria-da-soja.ghtml>

⁵³ Greenpeace. “PL da Invasão ameaça terras indígenas em Mato Grosso”. 23 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.greenpeace.org/brasil/blog/pl-da-invasao-ameaca-terras-indigenas-em-mato-grosso/>

representou um aumento de 75% em relação aos meses de novembro e dezembro de 2019, os quais já haviam sofrido aumento de 52% em relação aos meses de setembro e outubro daquele mesmo ano. O município de União do Sul/MT foi o mais desmatado na bacia no período de janeiro e fevereiro de 2020, com 3.762 ha, sendo que 98% desse desmatamento foi confirmadamente ilegal e localizado na subbacia Manissauá-Miçu, que concentra cerca de 3 mil nascentes de rios que deságuam no Xingu, de acordo com o monitoramento do Sirad-X. Dentre os dez municípios da bacia do Xingu que mais desmataram em 2019, União do Sul/MT, Feliz Natal/MT, Paranatinga/MT, Peixoto de Azevedo/MT e Marcelândia/MT somaram 20.186 ha de desmatamento em 2019.

A pressão de expansão do agronegócio sobre a região das cabeceiras das bacias dos rios Xingu e Tapajós é muito preocupante, pois as áreas das nascentes dos principais formadores do Xingu e do Tapajós não são áreas protegidas legalmente, o que tem permitido que a expansão da produção agrícola se dê eliminando remanescentes de floresta e aumentando os riscos de secar e assorear as cabeceiras dos rios. Soares-Filho & Costa (2020) contabilizaram 124 mil nascentes na área conjunta das bacias hidrográficas do Tapajós e do Xingu e Áreas de Proteção Permanente (APP) no entorno de cursos d'água e corpos hídricos correspondente a apenas 9,8% da área conjunta das bacias. Já a contaminação das nascentes das bacias do Xingu e do Tapajós pelos fertilizantes utilizados na produção agrícola é mais um tipo de impacto ambiental intensificado pela expansão das áreas plantadas de soja no Mato Grosso.

É certo que são necessárias mais informações sobre a contaminação corrente de solos, subsolos e rios derivadas do uso intensivo de fertilizantes para as culturas agrícolas no estado do Mato Grosso. No entanto, a preocupação com a extensão de impactos ambientais sobre os recursos hídricos está por detrás da determinação da Resolução nº 01/1986 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), a qual estabeleceu como referencial para a determinação da Área de Influência de empreendimentos ou atividades em licenciamento ambiental os limites das bacias hidrográficas nos quais esses se localizam. Considerando o Mapa XII apresentado no Relatório V - Análise de Mercado do EVTEA da Ferrogrão, nota-se a magnitude da incidência do consumo de fertilizantes no interflúvio das bacias do Tapajós e do Xingu no estado do Mato Grosso daquele ano, reforçando a necessidade de se considerar os impactos ambientais derivados do aumento do consumo de fertilizantes para produção, assim como seus impactos sociais, os quais serão comentados na seção a seguir:

Mapa XIII

Pólos de Consumo e Produção de Fertilizantes em 2014 (EDLP, 2016)



Fonte: EVTEA EF-170 (EDLP, 2016)

2.2.1 Pressões do agronegócio sobre o TIX

A potencialização da expansão da produção agrícola sobre áreas próximas aos territórios indígenas que ocorrerá com a instalação da Ferrogrão atuará na intensificação de impactos socioambientais gerados pela atividade de produção de *commodities* agrícolas cujos efeitos já são sentidos por diversos povos indígenas do estado. Os impactos socioambientais que incidem sobre o Território Indígena do Xingu foram descritos pela Rede Xingu+⁵⁴ em carta aos potenciais investidores da Ferrogrão, sendo alguns deles: a intensificação do desmatamento em remanescentes de floresta; o aumento do assédio para arrendamento de áreas no interior de terras indígenas para produção de grãos; a degradação da floresta e da qualidade da água no interior das TIs pelo uso intensivo de fertilizantes e aumento de esgoto; o aumento da temperatura local

⁵⁴ A Rede Xingu+ é uma articulação política entre povos indígenas, ribeirinhos e organizações da sociedade civil atuantes da Bacia do Rio Xingu e em defesa do Corredor Xingu de Diversidade Socioambiental. Disponível em: <https://xingumais.org.br/>

decorrente do aumento do desmatamento no entorno; aumento do risco de queimadas descontroladas no entorno e dentro das TIs; aumento de roubo de madeira, invasões para caça e pesca ilegal e garimpos ilegais dentro das TIs; e demais alterações na “*saúde, cultura e qualidade de vida dos povos indígenas*” (REDE XINGU+, 2018). Ademais, a carta aponta que a expansão da área plantada aumentará a pressão pela instalação de outros empreendimentos de logística de transportes em atendimento ao escoamento da produção agrícola no estado, intensificando processos de especulação fundiária que aumentam a pressão política contrária à demarcação dos territórios tradicionais reivindicados pelos povos Kaiabi, Ikpeng e Kayapó: TI Batelão, TI Jatobá e TI Kapot Ninhore (REDE XINGU+, 2018).

A interferência em sítios arqueológicos sagrados também é um tipo de impacto indireto já gerado pelas atividades de produção agrícola em Mato Grosso. O Complexo Arqueológico de Kamukuwaká, tombado desde 2010 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) é local sagrado para os Waujá, que tem “*nas margens do (rio) Tamitatoala e em Kamukuwaká sua cosmogênese (...) e a origem do ritual de passagem dos meninos a jovens lideranças, o ritual de furação de orelha*” (GARCIA, 2018). A ameaça à Kamukuwaká diz respeito à pavimentação da BR-242 no trecho entre Querência/MT e Nova Ubiratã/MT, cujo traçado é objeto de disputa entre os indígenas e comunidades tradicionais e os fazendeiros da região⁵⁵. O traçado proposto se aproxima de Kamukuwaká em (i) um quilômetro e meio, de acordo com o DNIT, e a (ii) menos de 250 metros, de acordo com o IBAMA. Em setembro de 2018, Kamukuwaká foi gravemente depredado por não-indígenas que acessaram a região pela BR-242. As alterações promovidas na paisagem também podem ser entendidas como interferências no patrimônio arqueológico imaterial, conforme discute Garcia (2018), uma vez que, para os povos do alto Xingu, com destaque aos Ikpeng, Waujá e Bakairi, as regiões dos rios Ronuro, Von den Steinen, Jatobá, Tamitatoala/Batobi, Kurisevo das Pedras e Culuene, formadores do Xingu, eram os territórios tradicionais desses povos antes de suas remoções à região que se tornou o Parque Indígena do Xingu, e, por isso, abarcam diversos locais sagrados,

⁵⁵ Os primeiros são favoráveis a um traçado que aproveita estradas que já foram abertas, o que evitaria novas aberturas sobre remanescentes florestais que circundam os rios formadores do Rio Xingu, e distanciaria o empreendimento dos limites do TIX. Do outro lado, fazendeiros da região defendem o traçado inicial do planejamento oficial, que abriria novas rotas para suas áreas de plantação e pecuária. Essa controvérsia chegou ao âmbito institucional, com a competência do processo de licenciamento ambiental da rodovia sendo objeto de disputa entre o governo federal, cujo órgão licenciador é o IBAMA, e o estado do Mato Grosso, cujo órgão licenciador é a SEMA/MT.

ainda por serem todos identificados e mapeados, os quais não têm sua importância reconhecida e não são devidamente protegidos pelos atuais proprietários das áreas em que se localizam, a maioria composta de fazendas de cultura perene de soja.

Acerca dos principais impactos socioambientais relativos à expansão do cultivo da soja nos municípios consolidados nas áreas de Planalto e Chapada dos Parecis, no médio-norte e noroeste mato-grossense, respectivamente sob a influência dos eixos da BR-364 e da BR-163, Schwenk & Cruz (2008) destacam, dentre uma extensa lista de alterações nas dinâmicas ecológicas causadas pelo desmatamento e pela monocultura extensiva, os seguintes impactos: i) a fragmentação e simplificação da vegetação natural; associadas à extinção de espécies devido à destruição de habitats e de recursos alimentares, conseqüente perda de biodiversidade e empobrecimento do patrimônio genético; ii) assoreamento e contaminação das águas e dos solos provenientes do uso intensivo de agrotóxicos; iii) mudanças no regime hidrológico, compactação, erosão e perda do solo; iv) pressões de desmatamento exercidas dentro e em torno das reservas indígenas e invasões em unidades de conservação (SCHWENK & CRUZ, 2008).

Pignati et al (2017) destacam que “*dentre os vários impactos da cadeia produtiva do agronegócio, os de maior relevância para a saúde e ambiente são as poluições e intoxicações agudas e crônicas relacionadas aos agrotóxicos*”. Os resultados de estudos realizados no município de Lucas do Rio Verde/MT, entre 2007 e 2014, identificaram exposições ambiental/ocupacional/alimentar elevadíssimas a agrotóxicos; pulverizações de agrotóxicos em fontes de água potável, córregos e residências; contaminação de resíduos de diversos tipos de agrotóxicos em água potável, amostras de chuva, amostras de ar, sedimentos de lagoas; presença de resíduos em amostras de sangue, urina e leite materno; agravos como intoxicações, cânceres, más-formações e agravos respiratórios (PIGNATI et al, 2017). Os impactos negativos do uso intensivo de fertilizantes para a produção agrícola extensiva de commodities no Mato Grosso sobre a saúde e o ambiente de indígenas e não-indígenas não estão sendo monitorados de forma satisfatória pelo poder público, o que dificulta a avaliação dos riscos associados à expansão contínua da produção agrícola sobre nascentes e nas proximidades de territórios indígenas, assim como a tomada de ação pública para fiscalização e controle do uso desses insumos na produção de commodities agrícolas. As expectativas negativas da Rede Xingu+ com relação à expansão e consolidação do modelo de produção do agronegócio aponta a necessidade pungente de se avaliar os impactos socioambientais da instalação e operação da Ferrogrão de forma sistêmica, a partir

uma abordagem integrada de diferentes perspectivas, incluindo-se a perspectiva das populações indígenas sobre o modelo econômico que vem se expandindo no estado do Mato Grosso, com vistas à complexificar o debate sobre a função e importância da ferrovia na arena pública.

2.3 Desmatamento e desgovernança fundiária no sudoeste do Pará

A região de interflúvio no sudoeste paraense é marcada por um contexto complexo e instável de conflitos fundiários e passivo socioambiental, sob forte pressão de atividades de exploração predatórias de recursos naturais e de grilagem de terras das quais resultam vetores de desmatamento e degradação florestal, tornando a região uma das mais vulneráveis e instáveis de toda Amazônia brasileira⁵⁶.

Retomando os dados de alertas de desmatamento do DETER para o período de 1º de janeiro de 2020 a 2 de julho de 2020, revela-se que as unidades de conservação do sudoeste paraense correspondem a seis posições no ranking das dez unidades de conservação com maior desmatamento para esse período: na porção da bacia do Tapajós, a FLONA do Jamanxim desponta em 1º lugar, seguida em 3º lugar pela APA do Tapajós, e em 7º lugar a FLONA de Itaituba II; já na porção da bacia do Xingu, a FLONA de Altamira desponta em 2º lugar, seguida em 4º lugar pela REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo; e com porções em ambas as bacias, o PARNA do Jamanxim ocupa o 6º lugar⁵⁷.

Já os dados do PRODES para o ano de 2019⁵⁸ revelam que a FLONA do Jamanxim também liderou o ranking das unidades de conservação mais desmatadas da Amazônia Legal no período, com 100.66 km² de área desmatada, seguida em 3º lugar pela APA do Tapajós, com 65.69km², em 5º a FLONA de Altamira, com 20.99km² de área desmatada, seguida em 6º lugar da REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo e em 7º lugar a FLONA de Itaituba II, respectivamente com 20.99 km² e 14.38 km² de área desmatada. O PARNA do Jamanxim, a

⁵⁶ Conforme Ação Civil Pública dos *Hotspots* da Amazônia, requerida pelos procuradores federais da Força-Tarefa Amazônia do Ministério Público Federal em junho de 2020. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/am/sala-de-imprensa/docs/acp-principal-hotspots-desmatamento-amazonia>

⁵⁷ Dados do DETER entre 01 de janeiro de 2020 a 02 de julho de 2020, disponíveis na Plataforma Terra Brasilis, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Disponível em: <http://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/alerts/legal/amazon/daily/>

⁵⁸ Dados do Projeto PRODES para o período entre agosto de 2018 e julho de 2019. Disponível em: <http://www.dpi.inpe.br/prodesdigital/prodesuc.php>

FLONA do Trairão e a FLONA do Crepori aparecem em 14º, 19º e 20º lugares no ranking do período.

O PARNA do Jamanxim foi objeto da MP 758/2016, sancionada conforme a Lei nº 13.452/2017, e teve área equivalente à faixa de domínio da EF-170 desafetada para viabilizar o traçado da ferrovia, esta que não poderia cruzar uma unidade de conservação de proteção integral. A área do PARNA do Jamanxim é o último maciço florestal que permite a conexão entre a bacia do Xingu e do Tapajós, cuja interconectividade começou a ser interrompida com a abertura da BR-163, na década de 1970, e, sobretudo, com a retomada de *momentum* do desmatamento na região com a pavimentação da porção paraense da rodovia, na década de 2000.

A aceleração do processo de ocupação desordenada e a proliferação da grilagem e atividades predatórias no sudoeste paraense ocorreu com a retomada das obras de pavimentação do trecho paraense da BR-163. Em 2004, a promessa do Governo Lula pela conclusão da pavimentação do trecho paraense da BR-163 era movida pelo objetivo de consolidação da “função mais objetiva” da rodovia, qual fosse, tornar possível a rota de escoamento da produção agroexportadora de Mato Grosso pelos portos do Norte do país, permitindo a conexão do estado à navegação fluvial Tapajós/Amazonas. Para além dos ganhos da logística de escoamento das exportações de soja, argumentava-se também que a rodovia contribuiria para impulsionar a acessibilidade de um “*complexo econômico de múltiplas ofertas de serviços com demandas associadas a múltiplas atividades sociais e econômicas*” ao “*vazio humano e econômico*” (ORRICO, 2005) que caracterizaria a região entrecortada pela rodovia. A imperatividade da pavimentação foi aventada tanto por agentes ligados ao agronegócio quanto pelo governo federal, do Partido dos Trabalhadores, o qual fortalecia o discurso de sincronia entre projetos de infraestrutura de grande escala na Amazônia e desenvolvimento socioeconômico regional e nacional. Especialmente para o Estado, o empreendimento consistia não somente na redução dos custos da exportação da soja, mas, especialmente, com as mudanças na acessibilidade e redução de custos de transporte, na “*dinamização das economias locais*” e “*melhoria da qualidade de vida da população local*” (FEARNSIDE, 2005). Assim, da perspectiva estatal, a pavimentação da rodovia engendraria uma *economia de aglomeração*, baseada na “*redução de custos de transportes, facilidade de envio de mercadorias, na comunicação de ideias e na partilha de inteligência e conhecimentos*” (ORRICO, 2005), efeitos que concatenados implicariam no crescimento socioeconômico da região. Este era o “discurso de fronteira” associado à

revitalização da BR-163 para o sudoeste do Pará. Mas o próprio governo reconhecia que seria necessária a implementação de um amplo conjunto de políticas públicas associadas à intervenção na rodovia para que esse desenvolvimento virtuoso e sustentável da região de fato ocorresse.

À época da pavimentação da rodovia foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Região de Influência da Rodovia BR-163, Plano BR-163 Sustentável⁵⁹, no qual o governo federal propusera ações estratégicas de ordenamento territorial e ambiental para a região de influência da BR-163, dentre outras políticas, com a finalidade de aumentar o nível de governança⁶⁰ na região e promover um planejamento integrado do desenvolvimento regional e local diante das obras de pavimentação da rodovia. O Plano BR-163 Sustentável (2006) antevia que a pavimentação da BR-163 em um cenário de baixa governança levaria à

intensificação de conflitos pela terra e outros recursos naturais, resultando na expulsão do campo de populações tradicionais e em outros problemas socioambientais. Nesse cenário, a urbanização acelerada superaria cada vez mais a capacidade das cidades em atender às demandas de novos migrantes (trabalho, moradia, saneamento básico, serviços de saúde e de educação

A estratégia Ordenamento Territorial e Gestão Ambiental do Plano contemplava ações de ordenamento fundiário, planejamento territorial para o desenvolvimento sustentável, criação e consolidação de unidades de conservação, regularização e proteção de terras indígenas, pactos sociais para o manejo de recursos naturais e monitoramento e controle ambiental. No âmbito das ações direcionadas a áreas protegidas, foram criados importantes mosaicos de unidades de conservação na área de abrangência do Plano, dentre os quais onze localizadas no entorno do trecho paraense da BR-163⁶¹.

⁵⁹ O Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 foi um plano estratégico de desenvolvimento regional referenciado pelo Plano Amazônia Sustentável (PAS) e elaborado pelo Grupo de Trabalho Interministerial instituído por Decreto em 15 de março de 2004.

⁶⁰ O Plano BR-163 Sustentável (2006) definia governança “como a presença de condições mínimas necessárias para garantir o Estado de Direito com a implementação de políticas voltadas para o interesse público, ou seja, o desenvolvimento sócio-econômico com sustentabilidade ambiental”.

⁶¹ Em 2004 foram criados os mosaicos de unidade de conservação do i) centro-oeste do Pará, RESEX Verde para Sempre, RESEX Riozinho do Anfrísio, ESEC da Terra do Meio e PARNA Serra do Pardo; ii) sudoeste do Pará, FLONA do Jamanxim, FLONA do Crepori, FLONA Amana, FLONA do Trairão, APA do Tapajós, REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo, PARNA do Jamanxim, PARNA do Rio Novo e ampliação do PARNA da Amazônia; iii) sudeste do Amazonas: PES Sucunduri, FES Sucunduri, FES Aripuanã, FES Apuí, RESEX do Guariba, RDS Aripuanã e RDS Bararati no PARNA Jatuarana.

No entanto, diversas ações previstas pelo Plano não foram concretizadas. No âmbito das áreas protegidas, as ações para a consolidação das unidades de conservação criadas – regularização fundiária; demarcação; sinalização; elaboração e implantação de planos de manejo; criação e consolidação de conselhos deliberativos e gestão de conflitos - não foram implementadas. Da mesma forma, as ações direcionadas para comunidades indígenas e seus territórios – ações de desintrusão, vigilância e proteção das terras indígenas; homologação, demarcação e estudos; construção de postos de fiscalização; implantação de medidas contra o desmatamento, queimadas e as práticas predatórias agrícolas e de garimpo nas proximidades de terras indígenas – foram paralisadas. As pressões contrárias à consolidação das áreas protegidas na região já se articulavam para refrear essas ações, como exemplo a situação da desafetação de 307 mil hectares da Terra Indígena Baú⁶², do povo Mebengokrê (Kayapó).

Ainda em 2004, a comunidade científica crítica ao projeto havia se pronunciado a respeito do encadeamento de efeitos territoriais, socioambientais e políticos da pavimentação da rodovia para a região⁶³, indicando que seria garantida a expansão de rodovias secundárias (ampliando o acesso a regiões mais distantes e permitindo suas incorporações à grilagem, desmatamento e exploração madeireira cada vez maior); o estímulo da migração e conseqüente grilagem de terras (desmatamento como via para regularização de grilagem); a expansão da fronteira agrícola (especialmente investimentos do agronegócio mato-grossense no oeste paraense) e conseqüente valorização e especulação fundiária; a extensão do arco de desmatamento da Floresta Amazônica; invasão e redução de terras indígenas; modificações profundas na estrutura econômica de produção; no mercado de transportes de pessoas e mercadorias e de comunicações; e no mundo do mercado de trabalho regional.

A não implementação da maioria das ações previstas no Plano BR-163 Sustentável fez com que a pavimentação da BR-163 se desse no cenário de baixa governança o qual se pretendia evitar, provocando ocupação territorial desordenada da região e impulsionando conflitos fundiários e socioambientais. Balbuena (2019a) mostra como a evolução do desmatamento na

⁶² Declarada de ocupação tradicional dos Kayapó pela Portaria 645/1991 do Ministério da Justiça (1991), a TI Baú,tão logo demarcada, foi contestada na justiça por ações conduzidas por fazendeiros e posseiros da região de Novo Progresso, com o apoio de agentes públicos. Esse processo foi acompanhado por pressões e ameaças às comunidades indígenas até 2003, ano em que foi estabelecido acordo que permitiu a demarcação da TI Baú, com os Kayapó abrindo mão de cerca de 307 mil hectares da Terra Indígena, que foi homologada em 19 de junho de 2008.

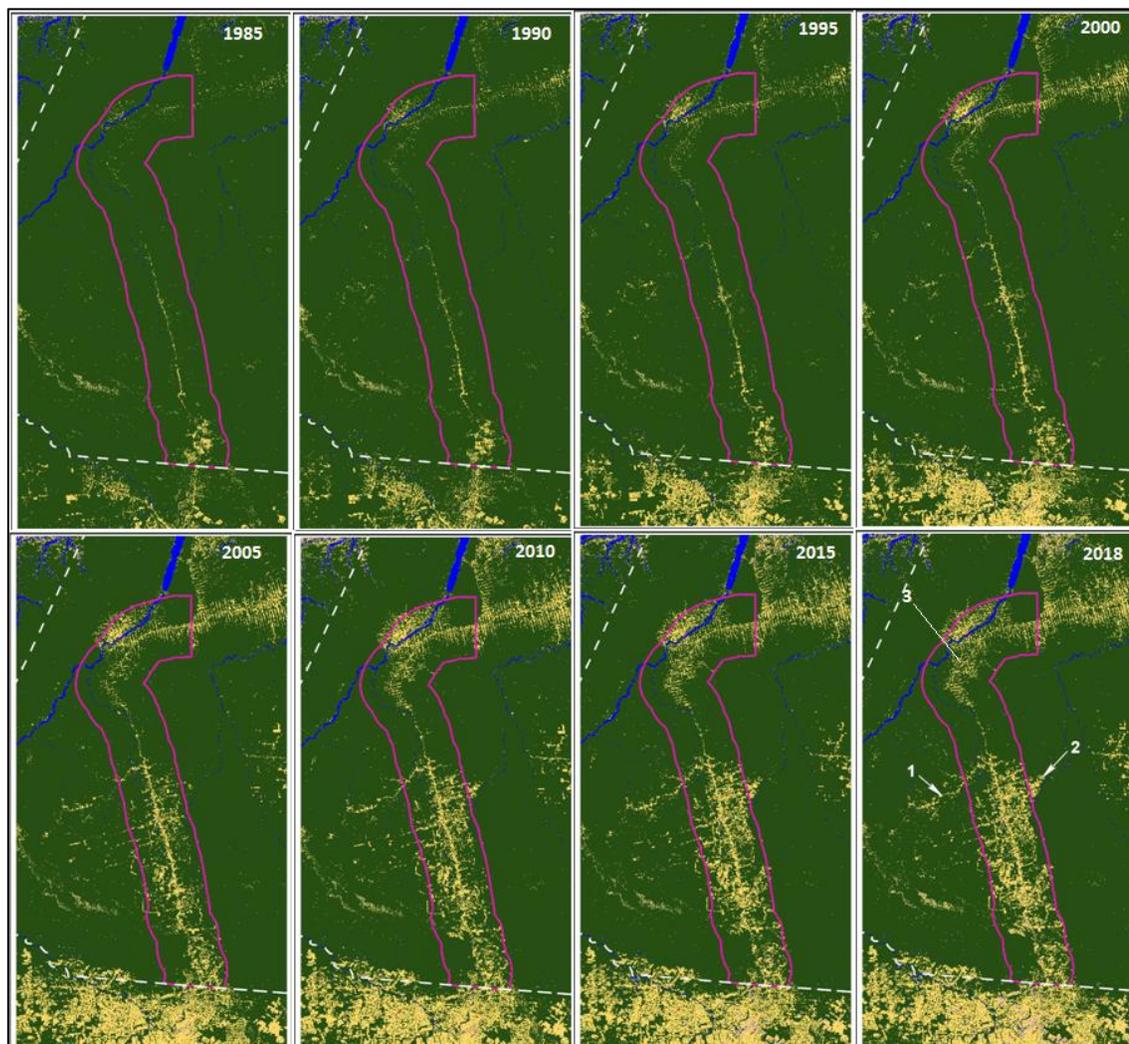
⁶³ Em 2003 e 2004, pesquisadores uniram-se na tentativa de avaliação dos prováveis impactos da pavimentação anunciada da Cuiabá-Santarém. Seus esforços estão reunidos em Torres (2005).

área de influência indireta da BR-163 é reveladora da atuação da rodovia como fonte primária dos vetores de desmatamento na região, a dinâmica de ocupação “espinha-de-peixe”. Os pontos do Mapa XIV do ano de 2018 mostram a incidência dos vetores de desmatamento que surgem da rodovia, os pontos 1 e 2, referentes aos ramais secundários da Transgarimpeira e da Transiriri, provocam a interiorização da supressão florestal para além dos limites estabelecidos da área de influência indireta da rodovia⁶⁴. Já o ponto 3 mostra a evolução do desmatamento na margem direita do rio Tapajós, praticamente coincidente com do eixo da rodovia, em 2005, e significativamente ampliada em 2018, com a dinamização provocada pelo complexo portuário de Miritituba.

⁶⁴ Balbuena (2019) mostra que a expansão das áreas no entorno da Transgarimpeira, a noroeste de Novo Progresso, já se distanciam em 30 km do limite da AII da BR-163, enquanto a expansão no entorno da Transiriri sintetiza as pressões sobre as áreas protegidas da região, pois se trata de um local onde se encontram os limites da FLONA Altamira, da FES de Iriri e da Terra Indígena Baú. Essa área é definida como “área crítica” pelo Boletim SIRAD-X nº 14, relativo ao período julho-agosto de 2019, o que revela claramente o grau de pressão a que ela está sujeita. Disponível em: https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/2019-10/isa_jul_ago%2019_web_0.pdf

Mapa XIV –

Imagens Evolução do Desmatamento no eixo da BR-163 (BALBUENO, 2019a)



Fonte: Mapbiomas

Torres et al (2017) mostraram que as previsões de intensificação dos conflitos fundiários interligados ao latifúndio, expansão do agronegócio, grilagem, desmatamento e crime organizado da madeira associados à pavimentação da BR-163 se consolidaram na região. Esse contexto de passivo ambiental e fundiário na região tem se agravado diante do uso crescente do Corredor Logístico de Exportação do Tapajós-Xingu e da ameaças à recategorização de áreas protegidas, enfraquecimento da legislação ambiental e da atuação dos órgãos de fiscalização e monitoramento ambiental.

Pressões pelo desmantelamento do sistema de área protegidas anteriormente criado tem se articulado em medidas legislativas e institucionais pela desafetação de áreas protegidas, como exemplo franqueado a já comentada MP 758/2016, que foi seguida do PL 8.107/2017, o qual propõe a redução e rebaixamento de categoria de proteção de outras quatro unidades de conservação da região do sudoeste paraense: FLONA do Jamanxim, com proposta de redução de 486.438 hectares para criação de APA Jamanxim; FLONA de Altamira, redução de 36 mil hectares; FLONA de Itaituba II, reduzida em 153.130 hectares; PARNA do Jamanxim; 344 mil hectares para a criação de duas APAs (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL, 2017).

A pressão pela flexibilização da legislação de preservação ambiental ilustrada nos pleitos de desafetação e redução de categoria de áreas protegidas na região se mantém ativa entre empresários e fazendeiros de Novo Progresso: *“Só se pode produzir numa faixa de 40 km para cada lado da estrada, e ainda assim 80% da área tem que ser preservada. Diminuir essa área de preservação para 50% ajudaria”*⁶⁵. Essas propostas de recategorização de Unidades de Conservação põem em risco a conectividade dos contínuos florestais remanescentes e ameaçam a integridade de corredores de áreas protegidas, como o Corredor Xingu de Diversidade Socioambiental⁶⁶. A aspiração de rebaixamento de categoria da FES do Iriri para APA, conforme desejo expresso por diversos conselheiros da própria unidade de conservação é um grande risco para a chegada de novas frentes de exploração nas áreas protegidas ao estabelecer um canal de comunicação das atividades de exploração predatórias realizadas na APA Triunfo do Xingu com a porção oeste do Corredor Xingu, na região de interflúvio Tapajós-Xingu, colocando em risco todas as demais áreas protegidas adjacentes.

Já as pressões políticas e institucionais para enfraquecimento dos entes públicos responsáveis pelo monitoramento e fiscalização de áreas protegidas têm gerado resultados extremamente preocupantes para a região. Exemplo alarmante desse processo de desmonte foi ilustrado com as recentes exonerações do IBAMA após operações de combate ao garimpo ilegal,

⁶⁵ Folha de São Paulo. “Asfaltada estrada de soja impulsiona exportação mas permanece precária”. 1º de março de 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/03/asfaltada-estrada-da-soja-impulsiona-exportacao-mas-permanece-precaria.shtml>

⁶⁶ A bacia do Xingu abriga o Corredor Xingu de Diversidade Socioambiental, um contínuo florestal composto por 21 terras indígenas e 9 unidades de conservação, cuja porção oeste é “atraída” diretamente pela dinâmica de empreendimentos associados ao Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu. Povos indígenas, comunidades tradicionais e organizações da sociedade civil articulam-se na Rede Xingu+ para defesa do Corredor Xingu. Disponível em: <https://www.xingumais.org.br/corredor-xingu>

posseiros e à transmissão de Covid-19 em terras indígenas na bacia do Xingu no Pará⁶⁷. As operações ocorreram nas Terras Indígenas Apyterewa, Cachoeira Seca, Ituna-Itatá e Trincheira-Bacajá e tiveram ampla repercussão na mídia nacional. A exoneração do Diretor de Proteção Ambiental, do Coordenador-geral de Fiscalização Ambiental e do Coordenador de Operação de Fiscalização do IBAMA após as operações realizadas a partir de recomendação do MPF são alvo de questionamento público sobre seu caráter político de retaliação e obstrução de investigações de operações contra desmatamento naquela região⁶⁸. Por fim, iniciativas legislativas e administrativas que visam a legalização da atividade de grilagem de terras públicas, inclusive de terras indígenas, potencializam o acirramento dos conflitos fundiários na região do sudoeste paraense. As mudanças propostas na MP 910/2019, incluídas as sugestões de alteração pelo relator do projeto de conversão em lei, em 2020, atuam no sentido de legitimar a grilagem e o desmatamento ilegal ao editar mecanismos para regularização fundiária dessas ocupações ilegais, facilitando, por exemplo, que terceiros possam titular áreas tradicionalmente ocupadas por comunidades indígenas, quilombolas e tradicionais, conforme discutido pelo Instituto Socioambiental (2020).

A existência de passivo socioambiental e fundiário na região de interflúvio Tapajós-Xingu no Pará, que apresenta tendência de agravamento diante do atual cenário de enfraquecimento deliberado das políticas ambientais de controle e comando⁶⁹, faz com que a implementação da Ferrogrão desconsiderando-se o contexto regional caracterizado por uma retomada do *momentum* de desmatamento do sudoeste paraense; associado ao aumento das atividades predatórias ilegais em áreas públicas não destinadas e em áreas protegidas, como demonstram o Instituto Escolhas (2020) sobre o aumento do garimpo e do lobby pelo garimpo no interior de áreas protegidas do Tapajós e a Rede Xingu+ (2020), sobre o aumento vertiginoso do garimpo em terras indígenas e unidades de conservação na bacia do Xingu; resulte em um cenário mais provável de aumento dos conflitos fundiários e socioambientais no sudoeste paraense, incluindo-se graves ameaças à integridade de territórios indígenas.

⁶⁷ G1. “Governo exonera chefes de fiscalização do ibama após operações contra garimpos ilegais”. 30 de abril de 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/noticia/2020/04/30/governo-exonera-chefes-de-fiscalizacao-do-ibama-apos-operacoes-contr-garimpos-ilegais.ghtml>

⁶⁸ MPF Sala de Imprensa. “MPF pede afastamento de Ricardo Salles do Ministério do Meio Ambiente por improbidade administrativa”. 6 de julho de 2020. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/df/sala-de-imprensa/noticias-df/mpf-pede-afastamento-de-ricardo-salles-do-ministerio-do-meio-ambiente-por-improbidade-administrativa>

⁶⁹ Instituto Socioambiental. “A boiada já estava passando em 2019”. 10 de julho de 2020. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/pt-br/blog/blog-do-monitoramento/a-boiada-ja-estava-passando-em-2019>

Sobre os últimos, Balbuena (2019) ressalta que 131,9 km da ferrovia irão se desenvolver sobre a subbacia hidrográfica do rio Curuá, o qual inclui grande parte da Terra Indígena Baú, enquanto 380 km da ferrovia estará a uma distância menor do que 50 km dessas terras indígenas. Diante da ausência do reconhecimento das Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará nos estudos do componente indígena do licenciamento ambiental da Ferrogrão, Balbuena (2019) retoma o argumento ora apresentado sobre as ameaças que surgem diante do contexto regional

A região compreende locais que apresentam ao longo dos últimos anos altos índices de desmatamento e de ocorrência de queimadas, que refletem o descontrole sobre o processo de substituição de áreas florestais por usos agropecuários e onde a disputa por terras e as lacunas do ordenamento fundiário fazem de toda a região um verdadeiro barril de pólvora para a evolução de conflitos sociais que invariavelmente tem como desdobramento o aumento das pressões sobre os territórios indígenas

As ferrovias, apesar de serem reconhecidas como menos impactantes do que as rodovias, cuja implantação e operação enseja uma dinâmica de ocupação territorial conhecida como “espinha-de-peixe”, também engendram alterações na dinâmica de ocupação territorial, gerando impactos socioeconômicos e impactos sobre a biodiversidade, os recursos hídricos, os preços de terras na região em que se instala (SANTOS et al, 2020). Estudos de impacto ambiental de empreendimentos ferroviários reconhecem que a instalação de ferrovias pode gerar aumento no risco de queimadas, ocorrência de acidentes, aumento do valor das terras, fragmentação e perda de habitats e aumento da pressão antrópica sobre os recursos naturais de remanescentes florestais (BALBUENO, 2019). Sobre a Estrada de Ferro Carajás (EF-315), entre Carajás/PA e o porto de Itaqui/MA, análise de imagens de sensoriamento remoto das alterações no padrão de uso e ocupação territorial entre 1984 e 2014 na área de influência da estrada, Santos et al (2020) concluíram que a conversão de florestas a áreas de pastagens no período analisado foram associados às mudanças ocorridas na dinâmica de ocupação territorial da região, para a qual a construção da Estrada de Ferro Carajás se constituiu enquanto “marco histórico” (SANTOS et al, 2020).

É certo que a dimensão dos impactos socioambientais da Ferrogrão sobre povos indígenas excederá os limites do buffer de 10 km da PI-60/2015, que tem sido utilizada de forma equivocada e de má-fé pelo governo federal para limitar a área sobre a qual os órgãos

intervenientes do licenciamento ambiental, como a Fundação Nacional do Índio, descreverão os territórios sobre cujos impactos deverão ser estudados e elaborados planos de mitigação e compensação. Os povos indígenas que se encontram sob a abrangência da área de influência da Ferrogrão, independentemente do rito do licenciamento ambiental e da equivocada normativa vigente, devem ser urgentemente consultados sobre o empreendimento, correndo-se o risco de se repetir deliberadamente mais um triste episódio da já consolidada história de violação territorial indígena sob anuência do Estado brasileiro.

3. Memória e atualidade da relação entre povos indígenas e infraestrutura de transportes na Amazônia

Este capítulo apresenta uma breve descrição de alguns casos simbólicos da relação entre projetos de infraestrutura de transportes na Amazônia e povos indígenas cujos territórios são interceptados e afetados por esses empreendimentos. O objetivo é que a descrição desses casos simbólicos recordados e em andamento contribua para a elaboração de uma compreensão mais abrangente sobre a Ferrogrão, em particular, dentro do contexto dos efeitos de obras de infraestrutura de transportes sobre povos indígenas na Amazônia brasileira. Ao final, apontam-se alguns dos mecanismos legais atuais para proteção dos direitos territoriais de povos indígenas e a avaliação da aplicação desses mecanismos no caso da Ferrogrão.

3.1 Povos indígenas da Amazônia: do PIN ao PPI

Empreendimentos de infraestrutura de transportes consolidaram-se como instrumentos de espoliação de territórios indígenas e vetores de destruição de modos de vida tradicionais a partir da intensificação da relação com a sociedade envolvente, suas instituições, atividades econômicas e doenças. Os diversos casos de esbulho de territórios, remoção forçada e mortandade de povos indígenas causados pela abertura de estradas e ferrovias, acompanhadas de projetos de assentamento e colonização, perpassam a história nacional recente, e parecem ainda atuais na memória coletiva, uma vez que suas graves consequências reverberam ainda hoje.

Desde o início do século XX, a instalação de empreendimentos para atendimento das demandas de infraestrutura de logística de determinados setores da economia nacional tem sido causa da expropriação de indígenas de seus territórios de ocupação tradicional. Em 1907, a ferrovia Noroeste do Brasil, no oeste de São Paulo, entrecortou amplo território tradicional Kaingang e funcionou como cerco, junto da cultura do café e da criação bovina, para diversas chacinhas que quase dizimaram a população (FREITAS, 2019). O extermínio dos Kaingang frente à passagem da ferrovia provocou “*um movimento de opinião pública sobre a questão indígena*”, o qual subsidiou, anos depois, a criação do primeiro órgão indigenista da república, o Serviço de Proteção ao Índio (CARNEIRO DA CUNHA, 2018). Na mesma época, a Estrada de Ferro Santa Catarina avançava sobre território Xokleng, no Vale do Itajaí; a Estrada de Ferro Vitória-Minas

liquidava os remanescentes florestais de Mata Atlântica que ainda existiam, à época, no Vale do Rio Doce, e fomentava a criação de colônias para aldeamento de indígenas Krenak (FREITAS, 2019); a Estrada de Ferro Tocantins avançava sobre os territórios Parakanã, Assurini e Gavião, precedida por ou concomitante às expedições de “caça” aos índios (MAGALHÃES, 1983); enquanto a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, nos limites dos rios Madeira e Mamoré, implantada para escoamento da borracha, deparava-se com indígenas Karipuna, Munduruku, Parintintin, Pakaa-Nova e Guaravo (DODDE, 2012).

Com a internalização da cultura rodoviária, nas décadas de 1950 e 1960, a instalação de trechos das rodovias federais Belém-Brasília (BR-010) e BR-364 (Cuiabá-Porto Velho) preconizaram a “integração da nação”, a partir do estabelecimento da rede viária na região central do país, sobre territórios de ocupação tradicional indígena. A abertura da BR-364, durante o governo JK, possibilitou a incursão de empreendimentos agropastoris no território tradicional Nambikwara, os quais foram alvo de remoções sistemáticas por parte da FUNAI a partir de 1970, sob pressão dos fazendeiros que ali se instalaram (VALENTE, 2017).

No âmbito da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), antiga Fundação Brasil Central (FBC), as rodovias Xavantina-Cachimbo (BR-080), iniciada em 1965, e a BR-158, em 1968, integraram os esforços do regime militar para a integração nacional, para cuja concretização o Estado autorizava qualquer tipo de interferência, à revelia dos povos indígenas. A mera pretensão dessas populações em continuarem em seus territórios tradicionais, existindo segundo seus modos tradicionais de vida, era aventada no discurso oficial como uma oposição ao desenvolvimento do Brasil.

Já na década de 1970, a abertura das megaestradas na Amazônia, no âmbito do Projeto de Integração Nacional (PIN)⁷⁰, que tinha por objetivo a promoção da ocupação e integração da Amazônia Legal⁷¹, consistiu em um dos principais eixos do grande projeto estratégico do regime militar para ocupação e integração territorial do Brasil, sendo propulsor de remoções forçadas e massacres de povos indígenas cujos territórios tradicionais eram entrecortados, sem sua anuência,

⁷⁰ Principais diretrizes do PIN: abertura da Cuiabá-Santarém (BR-163), ligando Mato-Grosso à Transamazônica e ao porto de Santarém, e Transamazônica (BR-230), ligando o Nordeste e a Belém-Brasília à Rondônia e Acre; implantação de programa de colonização e reforma agrária ao redor das rodovias; plano de irrigação do Nordeste; financiamento a partir de recursos de incentivos fiscais e abatimento do imposto de renda (OLIVEIRA, 2005).

⁷¹ Instituída em 1966 e compreendida pelos estados do Acre, Pará, Amazonas, Amapá, Roraima, Rondônia e partes dos estados do Mato Grosso, Goiás (Tocantins) e Maranhão. No mesmo ano, foram criadas a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam); o Banco da Amazônia S.A. (Basa) e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Sufrema) (OLIVEIRA, 2005).

por essas rodovias. Sob o lema “integrar para não entregar”, a ocupação da Amazônia configurava-se enquanto uma estratégia de desenvolvimento, visando a integração econômica da região à economia nacional⁷², ancorada ideologicamente na doutrina de segurança nacional⁷³ e na construção e reprodução imagética da Amazônia enquanto uma “terra de oportunidades”, de “riquezas naturais”, a ser desbravada e colonizada pela nação brasileira. A imagem principal era, sobretudo, a de uma “terra sem homens”, destinada à ocupação e integração ao território nacional.

O fato de haverem não “homens”, senão uma diversidade de povos indígenas, posseiros e de comunidades camponesas-tradicionais nas regiões destinadas às políticas de desenvolvimento econômico (a partir de projetos de infraestrutura viária e programas de pólos de desenvolvimento agropecuário), fez com que a diretriz de ocupação se tornasse, na realidade, mais uma etapa do processo de colonização moderna da região⁷⁴, sendo o Estado nacional o agente proponente e propulsor de projetos oficiais de assentamento e colonização, que se desdobraram em um verdadeiro saque de terras de ocupação tradicional indígenas na Amazônia. O discurso do desenvolvimento aparecia enquanto a justificativa, propagada pelo regime militar e absorvida pelos colonos, da ocupação/colonização da Amazônia na década de 1970, e o encontro com os sujeitos primitivo se pobres que lá habitavam, com suas economias de subsistência e seus modos de vida arcaicos e atrasados reforçava a “necessidade” de se desenvolver a região.

A abertura da Transamazônica (BR-230) foi vetor de doenças que causaram a mortandade de vários grupos indígenas, dentre os quais, Asurini e Parakanã, na porção paraense da rodovia, bem como Arara, até então considerados isolados e reconhecidos como “*a última etnia a resistir à passagem da Transamazônica*” (VALENTE, 2017). Na porção amazonense, os povos Tenharim e Jiahui foram submetidos a trabalho forçado nas obras da rodovia e tiveram suas populações reduzidas em 50% a 80% do número anterior ao empreendimento. Em 2019, a Justiça

⁷²A BR-163 estava “predestinada a exercer importante papel no desenvolvimento econômico e social da extensa área da Amazônia Legal”, segundo grupos industriais do Sudeste à época (OLIVEIRA, 2005).

⁷³ Criada na Escola Superior de Guerra (ESG) a partir de acordos militares do pós-II Guerra Mundial entre Brasil e Estados Unidos, teve por principais orientações a geopolítica de integração nacional e o desenvolvimento diferenciado das regiões geoeconômicas do país: Centro-Sul, Nordeste e Amazônia. Enquanto o Centro-Sul deveria consolidar o processo de industrialização e modernização da agricultura, apoiando o desenvolvimento do Nordeste, a Amazônia era vista enquanto um “vazio a ser imediatamente ocupado” (OLIVEIRA, 2005).

⁷⁴ Segundo Arbex Jr. (2005), é a partir do primeiro governo de Vargas (1930-1945) que a “Amazônia e demais regiões brasileiras seriam pensadas em termos de integração a um Estado nacional”. O governo de JK (1956-1960) dá prosseguimento ao esquema da “Marcha para o Oeste”, com a construção de Brasília e as rodovias Belém-Brasília e Cuiabá-Porto Velho como tentativas de “interiorizar o desenvolvimento” (ARBEX JR., 2005).

Federal do Amazonas condenou a FUNAI e a União pelas violações de direitos contra esses povos durante a abertura da Transamazônica⁷⁵.

Frente à resistência dos Waimiri-Atroari à abertura da BR-174 (Manaus – Boa Vista) em seu território, em 1974, o Exército encaminhou a unidade militar de combate Batalhão de Infantaria de Selva (BIS) ao território indígena. Entre a incursão do BIS no território e a inauguração da rodovia, em 1977, a população Waimiri-Atroari diminuiu severamente. Testemunhos de trabalhadores da obra da rodovia e dos próprios Waimiri-Atroari indicam a ocorrência de uma operação de massacre contra os indígenas, executada pela unidade militar (VALENTE, 2017). Até hoje não há uma explicação oficial sobre o ocorrido. Ainda em Roraima, em 1974, foram iniciados os trabalhos da construção da Perimetral Norte (BR-210), atravessando território tradicional Yanomami. Abandonada incompleta em 1976, a rodovia foi vetor para a chegada de doenças como influenza, sarampo e malária na região indígena, o que gerou uma mortandade e desagregação das comunidades indígenas que viviam próximas às áreas que foram entrecortadas pela Perimetral Norte.

A abertura da Cuiabá-Santarém (BR-163), em 1970, provocou a expulsão dos Panará de seu território tradicional, que se estendia sobre a bacia do rio Peixoto de Azevedo, permitindo a ocupação e colonização da região norte do estado de Mato Grosso e provocando o quase extermínio e a transferência compulsória do remanescente do grupo para o então Parque Indígena do Xingu, conforme relatado pelos próprios indígenas em seu Protocolo de Consulta (Associação YAKIÔ, 2019):

De repente eles apareceram com sua estrada enorme, a BR-163, no meio da aldeia antiga Kwêpô. As máquinas chegaram derrubando nossas matas e os aviões nos sobrevoaram. A partir daí todos adoeceram (...). Os não-indígenas nos mataram a quase todos com sua feitiçaria de doenças. Depois entendemos que os não-indígenas queriam nos matar para roubar nossas terras e para que não andássemos perto de sua estrada grande (...)

A abertura da rodovia ocorreu durante o regime militar, entre 1970 e 1976, pelos 8º e 9º Batalhões de Engenharia e Construção do Exército, a partir das diretrizes de política territorial

⁷⁵ G1. “Justiça condena FUNAI e União por violações contra povos Tenharim e Jiahui durante construção da Transamazônica”. 30 de outubro de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2019/08/30/justica-condena-funai-e-uniao-por-violacoes-contr-povos-tenharim-e-jiahui-durante-construcao-da-transamazonica.ghtml>

contidas no Programa de Integração Nacional (PIN). A abertura da Cuiabá-Santarém, cuja finalidade principal seria possibilitar o escoamento da produção agroexportadora de todo o Centro-Oeste por meio do porto fluvial de Santarém, no Rio Amazonas, bem como exercer papel fundamental na integração do mercado nacional e no crescimento econômico regional, possibilitando a penetração de bens e serviços necessários ao “desenvolvimento mais acelerado do Centro-Oeste brasileiro” (OLIVEIRA, 2005), esteve associada à instalação dos vários pólos de desenvolvimento agropecuário⁷⁶ e de diversos projetos de colonização privada por ela viabilizados, não se realizou sem a resistência da existência das populações indígenas, de posseiros e de comunidades camponesas-tradicionais que nessa região habitavam. Segundo Oliveira (2005), as regiões do centro-norte do Mato Grosso e oeste do Pará, entrecortadas pela BR-163, eram, até então, territórios eminentemente indígenas:

Essa região era parte dos territórios dos Bororo, Bakairi, Kayabi, Suiá, Manitsauá e Panará (KrenAkarore) em Mato Grosso. E, no Pará, dos Panará, Kayapó, Kube-Kra-Noti, Yuruayá, Kuruáya, Sipayá, Munduruku, Guahara, Arara, Yuruna, Sipáy, Maué, dentre outros

A presença desses povos era evidente até o início da construção da rodovia, quando, à época, planejava entrecortar apenas três municípios na região norte do estado do Mato Grosso – Diamantino, Chapada dos Guimarães e Nobres - e apenas três na região do sudoeste do Pará – Itaituba, Altamira e Aveiro. A intensa mudança da configuração da estrutura fundiária mato-grossense a partir da construção da BR-163 deve-se, em sua origem, à grilagem de terras indígenas, baseadas na espoliação forçada das populações de seus territórios, o que não raramente incorreu em genocídio⁷⁷.

A Cuiabá-Santarém ficou inicialmente conhecida como *estrada dos colonos*, pois permitiu o acesso e instalação de diversos programas de colonização privados nas *terras públicas* do norte do estado. Esses migrantes, em sua grande maioria da região Sul do país, foram responsáveis por um crescimento populacional de 90% entre 1980 e 1990, e se constituíram em agentes do nascimento de mais de cinquenta novas cidades na Amazônia mato-grossense (OLIVEIRA, 2005). Apesar de inconclusa, sendo o trecho paraense não pavimentado devido à crise fiscal do

⁷⁶ Polamazônia, Polocentro, Polonoroeste, Prodeagro, Prodecer no Mato Grosso e Polamazônia no Pará (OLIVEIRA, 2005).

⁷⁷ Sendo emblemáticos os casos de genocídio e etnocídio dos povos Tapayuna, Panará, Kayabi, Xavante, Tapirapé, Carajá (OLIVEIRA, 2005).

Estado na década de 1980, o trecho mato-grossense da BR-163 tornou-se a “*espinha dorsal do desenvolvimento*” no estado, e continuou protagonizando o processo de ocupação da região, possibilitando o avanço da fronteira produtiva da soja e pecuária no norte do estado. No início da década de 2000, cidades “filhas” da rodovia, como Sinop e Sorriso, configurar-se-iam enquanto campeãs nacionais da produção de soja, e a paisagem cada vez mais urbanizada e modernizada, proporcionada pela economia do agronegócio, continuou se fortalecendo mediante a violenta espoliação pelos agentes do desenvolvimento, grileiros, produtores e representantes do Estado, dos silenciados indígenas, posseiros, garimpeiros tradicionais, colonos e peões que já lá existiam, com seus modos tradicionais de vida, antes da Cuiabá-Santarém.

Em outubro de 2017, os Panará comemoraram 20 anos desde o seu retorno à região da bacia do rio Iriri, uma das suas áreas de ocupação tradicional que veio a se tornar fronteira entre o Mato Grosso e o Pará, quando deixaram o Parque Indígena do Xingu depois do “*longo exílio forçado*” provocado pela BR-163. A partir do contato oficial, com a abertura da BR-163, os Panará foram reduzidos a um contingente populacional de 70 pessoas, perdendo mais de 80% de sua população original para doenças trazidas pelo branco. Os irmãos Villas Bôas, sertanistas responsáveis pela frente de atração que estabeleceu o contato com os indígenas em 1973, quando já estavam em perambulação trágica após expulsão para abertura da rodovia, decidiram removê-los para o Parque Indígena do Xingu (PIX). Em 1990, os Panará conseguiram sobrevoar a região do rio Peixoto de Azevedo para

ver o que havia restado já que os ‘brancos tinham comido suas terras’. (...) Durante o sobrevoo, os Panará reconheciam os lugares e expressavam tristeza e decepção. Terra arrasada, paisagem detonada por garimpos e pastos. Continuaram o sobrevoo na direção Norte, no Peixoto de Azevedo, e aí avistaram uma área grande de floresta, densa, intacta, sem ocupação. Nem tudo estava perdido. Começava aí a batalha dos Panará para retomar essa parte de seu território (ISA, 2017)

A decisão dos Panará em retornar àquela parte de seu território, que era propriedade da União, foi apoiada pelo Instituto Socioambiental (ISA), recém fundado, e pela Funai. Os primeiros Panará retornaram em 1995, para a recém fundada aldeia. A demarcação de seu território ocorreu em janeiro de 1996 e a homologação em 2001, tendo sido retificada em 2008 para 499 mil hectares. Em 2000, os Panará entraram “*para a história dos indígenas e do indigenismo como o primeiro povo indígena no Brasil a ganhar uma ação indenizatória contra a União por danos morais e materiais*” (ISA, 2017), quando em decisão inédita, o Tribunal

Regional Federal da 3ª Região condenou por unanimidade a União e a Funai a pagar uma indenização correspondente a quatro mil salários mínimos, ou pouco mais de R\$ 1 milhão, pelo trágico contato, tendo sido a primeira decisão do Judiciário brasileiro a reconhecer a responsabilidade do Estado com relação à sua política para os índios.

Fearnside (2016) confirma que os principais impactos derivados de empreendimentos de transporte se referem aos danos causados pelas atividades econômicas atraídas e facilitadas pelo acesso proporcionado por essas obras a áreas até então inacessíveis. No caso das rodovias, sabe-se que a sua implantação fomenta a ocupação da região por onde passa, gerando aumento populacional; desmatamento e invasão de territórios próximos; abertura de estradas vicinais; e a chegada de atividades econômicas até então impedidas pela dificuldade de acesso. A facilitação de atividades predatórias, como a extração madeireira e o garimpo, bem como de atividades de larga escala, como a agropecuária extensiva, são conseqüências diretas da implementação de rodovias na Amazônia e no Cerrado, e se configuram como sérias ameaças aos territórios de povos indígenas assim como de outras populações tradicionais.

Em retrospectiva, pode-se confirmar que a extensão dos efeitos da implementação de uma rodovia ultrapassa a área diretamente afetada pelo empreendimento, conforme exemplificado por Becker (2001) nos casos da Belém-Brasília (BR-010) e da BR-364, as quais permitiram o incremento da população na Amazônia em cinco vezes entre 1950 e 1960. Ademais, na Amazônia, a implantação de rodovias é comprovadamente uma das maiores causas do desmatamento da floresta, conforme atestado em estudo de Barber et al (2014), no qual se observou que 94,9% de todo o desmatamento na Amazônia Brasileira ocorreu em zonas acessíveis a uma distância de até 5,5 km de estradas. Em levantamento realizado em 2012, Dodde (2012) contabilizou 89 rodovias federais e estaduais, implantadas e planejadas, incidindo diretamente sobre 120 Terras Indígenas na Amazônia Legal.

Atualmente, caso contemporâneo que exemplifica a continuidade da tensão e ameaças entre projetos de instalação de rodovias na Amazônia e povos indígenas é o da proposta de reabertura e pavimentação do trecho do meio da BR-319 (Manaus-Porto Velho), no interflúvio dos rios Madeira e Purus, o qual tem sido causa de extrema preocupação para povos indígenas e setores da sociedade civil aflitos com a ameaça de interiorização do desmatamento na região central da Amazônia, com a conexão entre o arco do desmatamento do sudoeste da Amazônia – Rondônia – e Manaus/AM. Assim como a Ferrogrão, a BR-319, aberta em 1976, também foi

qualificada como projeto da carteira de investimentos do Programa Parcerias de Investimentos (PPI), do Ministério da Infraestrutura⁷⁸, tornando-se obra prioritária para o atual governo federal, conforme a promessa de campanha de Jair Bolsonaro para seu colégio eleitoral de Manaus⁷⁹. De acordo com Ferrante et al (2020), a rodovia não possui estudo de viabilidade financeira, uma exceção à regra geral, sob a justificativa mais recente de que essa se destinaria à “levar serviços públicos à população local” (FERRANTE ET AL, 2020), tendo sido atestada economicamente inviável por estudos independentes.

Ferrante et al (2020) também apontam que a conexão rodoviária entre Manaus/AM e Porto Velho/RO irá aumentar as taxas de desmatamento na área de maciço florestal entre as capitais bem como seus efeitos deverão se estender desde Manaus à conexão viária à fronteira da Venezuela, a partir da migração populacional. Na área de influência indireta da rodovia identificam-se 63 Terras Indígenas⁸⁰, dentre as quais 54 apresentam-se homologadas e 11 com reivindicação de regularização fundiária para Índios Isolados⁸¹, com a Área de Restrição de Direito de Ingresso, Locomoção e Permanência denominada Terra Indígena Jacareuba/Katawaxi, a apenas 15,2 km do eixo da BR-319 próximo de Porto Velho/RO. Os efeitos esperados da exposição dos territórios indígenas à reabertura da BR-319 variam desde a facilitação de entrada de garimpeiros, madeireiros e outras atividades predatórias ilegais ao assédio e grilagem fundiária para especulação com as atividades de agricultura intensiva desde Rondônia. O caso da reabertura da BR-319 ilustra como as obras de infraestrutura de transportes na Amazônia ainda são uma das principais ameaças aos territórios e direitos indígenas no país.

⁷⁸ A rodovia foi qualificada na 9ª Reunião do Conselho do PPI, em 2019, por meio da Resolução nº 52, de 08 de maio de 2019, convertida no Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/apoio-ao-licenciamento-ambiental-da-rodovia-br-319-am-ro-pavimentacao-do-segmento-central-km-250-ao-km-65570>

⁷⁹ Folha de São Paulo. “Sem licença ambiental, Bolsonaro quer pavimentar rodovia que corta a Amazônia”. 25 de julho de 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/07/sem-licenca-ambiental-bolsonaro-quer-pavimentar-rodovia-que-corta-amazonia.shtml>

⁸⁰ Terras dos povos Mura, Apurinã, Jamamadi, Paumari, Jiahui, Juma, Ticuna, Kanamari, Parintintin e Torá.

⁸¹ Rio Mucuíim, Jacareúba/Catawixi, Bom Futuro, Cac. do Remo, Rio Coti, Juma, Rio Ipixuna e Paraná Ipixuna, Alto Rio Marmelos, Kurekete, Igarapé Karipuninha, Rio Candeias

3.2. Do direito à CCLPI de povos indígenas sobre a Ferrogrão

O modelo de relação entre o Estado e povos indígenas reproduzido durante as intervenções para abertura de rodovias no âmbito do período do regime militar só foi oficialmente abandonado a partir da Constituição Federal de 1988, quando se forjou um novo marco normativo referente aos direitos indígenas, qual seja, da autodeterminação assentada no direito à diferenciação social (DUPRAT, 2015) bem como seus direitos originários sobre as suas terras. Segue-se um breve resumo da legislação indigenista para o entendimento da consolidação do direito indígena à Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI) e posterior discussão do caso específico da Ferrogrão.

A política indigenista brasileira, conforme demonstrado pelo Relatório Figueiredo⁸² e pelo Relatório Final da Comissão Nacional da Verdade (CNV, 2014), foi, até a Constituição de 1988, instrumento para a viabilização da espoliação das populações indígenas de seus modos tradicionais de vida e de seus territórios em favor dos interesses hegemônicos da sociedade envolvente nacional, conforme apontado pela CNV (2014):

Os povos indígenas no Brasil sofreram graves violações de seus direitos humanos no período entre 1946 e 1988. (...) Não são esporádicas nem acidentais essas violações: elas são *sistêmicas*, na medida em que resultam diretamente de políticas estruturais de Estado, que respondem por elas, tanto por suas ações diretas quanto pelas suas omissões. (...) Como resultados dessas políticas de Estado, foi possível estimar ao menos 8.350 indígenas mortos no período de investigação da CNV, em decorrência da ação direta de agentes governamentais ou da sua omissão

(...)

O ano de 1968, na esteira do endurecimento da ditadura militar com o AI-5, marca o início de uma política indigenista mais agressiva (...) Face à pesada censura em que viviam os meios de comunicação no país, a sociedade civil, praticamente, desconhecia o que se passava na Amazônia

⁸² Relatório Figueiredo, de autoria do procurador Jader Figueiredo, em 1967, contendo investigações acerca de violações cometidas pelo SPI contra povos indígenas, ao longo das décadas de 1940, 1950 e 1960, veio a público em 2013. Conforme apontado por Duprat (2018), consta no relatório as “ações disciplinadoras” aplicadas pelo SPI às populações indígenas nos Postos Indígenas, tais quais os espancamentos, o “tronco” – trituração do tornozelo da vítima -, trabalho forçado, prisão em cárcere privado, bem como da expropriação de territórios tradicionalmente ocupados pelos indígenas via doação criminosa de terras e adulteração de documentos oficiais

Conforme exaustivo histórico traçado por Carneiro da Cunha (2018), o reconhecimento do direito dos indígenas às suas terras remonta à legislação colonial⁸³, perdurando ao longo da legislação do Império⁸⁴, perpassando indiretamente a Constituição de 1891; a criação do SPI em 1910; explicitamente no art. 129⁸⁵ da Constituição de 1934; sendo mantido nas constituições de 1937 e 1946, salientando-se que, em todos esses textos dá-se o “*reconhecimento da posse imemorial dos índios, de seus títulos anteriores aos de quaisquer outros ocupantes, e não uma proteção transitória*” (CARNEIRO DA CUNHA, 2018). A autora ainda acrescenta que, a partir da Constituição de 1967, a propriedade das terras indígenas passa a ser atribuída à União, sendo *assegurada aos silvícolas a posse permanente das terras que habitam, e reconhecido o seu direito ao usufruto exclusivo dos recursos naturais e de todas as utilidades neles existentes*. No entanto, Carneiro da Cunha (2018) mostra que, apesar do *continuum* jurídico de mais de 500 anos de reconhecimento dos direitos indígenas às suas terras, o Brasil independente promoveu um retrocesso no que tange o direito dos indígenas à soberania e à cidadania:

A negação da soberania não deve surpreender: no Brasil, o Estado precedeu a nação. Todos os estadistas, desde a Independência, colocaram o problema da construção desta nação. Fizeram-no, no entanto, a partir das premissas da Revolução Francesa: a cada Estado devia corresponder uma única nação. A soberania das nações anteriores passa a ser escamoteada. Não se admite, nesse início do século XIX, que os índios possam constituir sequer sociedades dignas desse nome

A institucionalização dos atos de catequese e civilização e as políticas de aldeamento do Estado; no Império pelo Ato adicional de 1834, o qual permitia às assembleias provinciais legislar cumulativamente com o Império sobre catequese e civilização dos índios; na 1ª República pelo Decreto n.7, inciso 12, de 1889, que passava essa mesma incumbência aos governos dos estados; e, posteriormente, na Constituição de 1934 na competência da União em legislar sobre a

⁸³ Em 1539, o Frei Francisco de Vitória assertia que o *direito de descoberta* não se sobrepunha à soberania dos índios, “*verdadeiros senhores de suas terras*”; nas cartas régias da Coroa Ibérica de 1609 e 1611, promulgadas por Filipe III, afirmava-se *o pleno domínio dos índios sobre seus territórios e sobre as terras que lhes são alocadas nos aldeamentos*; no Alvará de 1680, declara-se que “*as sesmarias concedidas pela Coroa portuguesa não podiam afetar os direitos originais dos índios sobre suas terras*”; e ao longo de toda legislação colonial reafirma-se o título dos índios sobre seus territórios (CARNEIRO DA CUNHA, 2018).

⁸⁴ “*Como bem entende João Mendes Jr., a Lei de Terras (1850) preserva o reconhecimento da propriedade indígena dos territórios ocupados que não necessitam de legitimação de posse, já que seu título legítimo é o indigenato*” (CARNEIRO DA CUNHA, 2018).

⁸⁵ *Será respeitada a posse de terra por indígenas que nelas se achem permanentemente localizados, sendo-lhes, no entanto, vedado aliená-las.*

incorporação dos silvícolas à comunhão nacional; mostram que, desde o nascimento do Estado brasileiro, o paradigma normativo que regeu a *questão indígena*⁸⁶ foi o assimilacionista⁸⁷.

O paradigma normativo do assimilacionismo, informado pelas teorias racistas do darwinismo social, não foi uma prerrogativa do Estado brasileiro. Conforme apresentado por Duprat (2015), o assimilacionismo se configurou enquanto uma das formas assumidas pela doutrina da homogeneização, por excelência o tratamento do Estado-nação para com a sua própria multietnicidade constitutiva, uma vez que ele mesmo não teve sua origem por base em etnicidade ou língua, senão por um processo de reconfiguração de relações econômicas e políticas na Europa ocidental, a partir do século XVI. O instrumental homogeneizador perpassa, por exemplo, o estabelecimento de uma única língua administrativa e seu uso obrigatório nas relações entre o indivíduo e o Estado (DUPRAT, 2015).

O paradigma normativo do assimilacionismo se configurou enquanto uma atualização ideológica da doutrina da homogeneização à luz da emergência do darwinismo social do século XIX. A assimilação das minorias étnicas à sociedade envolvente nacional corresponderia ao sentido do curso evolutivo, uma vez que a configuração do Estado-nação era tida como o estágio máximo de organização social, conforme defendido por Stuart Mill (1910, apud DUPRAT, 2015):

Ninguém pode supor que não seja mais benéfico para um bretão, ou para um basco ou um Navarro francês ser... um membro da nacionalidade francesa, admitido em termos iguais aos privilégios da cidadania francesa... do que azedar, em suas rocha, o arcaísmo semi-selvagem dos tempos passados remoendo-o em sua pequena órbita mental, sem participação ou interesse no movimento geral do mundo

O Estado-brasileiro, no “melhor” do mimetismo próprio da colonialidade, reproduz a doutrina da homogeneização por meio da incorporação do assimilacionismo na normatização institucional, que, por meio do discurso pseudo-científico do darwinismo social, cumpria o duplo papel de deslegitimar os modos de vida indígenas, tidos, inicialmente, como culturalmente

⁸⁶ A “questão indígena” seria o conjunto de problemas e desafios derivados da presença dos povos indígenas à consolidação do Estado-nação brasileiro. Tratar as relações entre o Estado-nação e as populações indígenas enquanto uma *questão* denota que a hegemonia da representação dessas relações parte da perspectiva da sociedade envolvente.

⁸⁷ O contra-exemplo dessa afirmação pode ser a atuação de um tipo de indigenismo isolacionista, como os dos irmãos Villas-Boas quando da criação do Parque Indígena do Xingu (atualmente T.I do Xingu), em 1967. O isolacionismo, assim como o assimilacionismo, pauta-se por uma perspectiva de “aculturação”, de interpretação reificada da cultura, uma interpretação desacertada, conforme Carneiro da Cunha (2009).

inferiores, e, posteriormente, enquanto atrasados em relação ao modo de vida branco, “*um estágio transitório no caminho de integração à comunhão nacional*” (BARBOSA, 2018), ao mesmo tempo que corroborava as ações de territorialização brasileira em detrimento das configurações territoriais tradicionais indígenas. Do Decreto nº 5.484 de 27 de junho de 1928 ao Estatuto do Índio de 1973⁸⁸, o cenário jurídico da tutela, incapacidade relativa e delegação do SPI e, posteriormente, da Funai, como procuradores para a defesa judicial ou extrajudicial dos direitos dos povos indígenas, permaneceu inalterado. Segundo Duprat (2018), desde a colônia até a Constituição de 1988, os indígenas brasileiros não tinham acesso, por si próprios, ao sistema de Justiça; sendo dependentes dos órgãos tutelares que atuavam contra seus interesses, especialmente no que dizia respeito às suas terras.

O episódio emblemático de tentativa de decreto do Ministro do Interior, Rangel Reis, em 1978, durante o regime militar, para “emancipação dos índios aculturados” foi mais um exemplo da utilização da doutrina da assimilação/aculturação como forma de sobrepujar os direitos territoriais indígenas, uma vez que estabelecia que grupos que, aos olhos do Estado, deixasse de se configurar enquanto indígenas, segundo os estereótipos do silvícola ou do bom selvagem, deixavam de ter acesso ao regime especial de direito territorial. Dava-se, portanto, a concretização da missão civilizatória da nação brasileira para com as populações indígenas, ademais da integração de suas terras ao projeto de territorialização nacional, sem dúvidas, uma *política de assimilação cultural preconizada pelo desenvolvimentismo do Estado (...) um programa de etnocídio* (CNV, 2014). Segundo Carneiro da Cunha (2018), foi a partir da mobilização de grupos da sociedade civil contra o decreto que se organizou a Comissão Pró-Índio, bem como outras associações em defesa dos direitos indígenas, as quais, em conjunto com entidades como o Conselho Indigenista Missionário (CIMI), Associação Brasileira de Antropologia, Coordenação Nacional dos Geólogos, foram participantes ativos nos debates sobre os direitos indígenas durante a Assembleia Constituinte de 1987.

⁸⁸ O Estatuto consolida a integração dos índios entendida como assimilação cultural, como o propósito da política indigenista, além de legalmente sancionar práticas correntes de violação de direitos indígenas, como a possibilidade de remoção de populações indígenas por imposição da segurança nacional para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional (CNV, 2014).

É somente com a Constituição de 1988⁸⁹ que as relações normativas entre os povos indígenas e a sociedade envolvente nacional brasileira deixam explicitamente de ser balizadas pela perspectiva assimilacionista e passam a ser balizadas pela perspectiva da autodeterminação. Na constituinte de 1987, forja-se um novo paradigma normativo referente aos direitos indígenas, qual seja, o da autodeterminação assentada no direito à diferenciação social. A emergência desse novo paradigma se deu no plano doméstico e também no plano internacional, e significou, como afirma da Silva (2015), a possibilidade da coexistência entre as sociedades indígenas e as sociedades ocidentais sem relações de hierarquia entre si, mas sim de heterarquia. As relações das populações indígenas com o Estado brasileiro deixam de ser codificadas como “questão ou problema indígena” e passam a ser mediadas pelos direitos constitucionais desses povos, em que se reconhecem, garantem, protegem e promovem suas autonomias étnicas e culturais. Como afirma Barbosa (2018):

A Constituição de 1988 foi tida como um marco ao assumir os povos indígenas como portadores de formas de vida com direito ao futuro, não mais como resquícios do passado em via de extinção

No plano internacional, a mudança da doutrina do assimilacionismo para a doutrina da autodeterminação é observada com a Convenção nº169 da Organização Internacional do Trabalho, de 27 de junho de 1989, a qual passou a disciplinar uma nova relação entre o Estado nacional e seu povo. Substituindo sua antecessora, a Convenção nº 107, a qual positivava a integração das minorias étnicas à sociedade envolvente nacional⁹⁰, a Convenção nº 169 estabelece a necessidade de eliminação da orientação para assimilação das normas anteriores, reconhecendo o direito desses povos ao controle de suas próprias instituições e modos de vida, bem como a sua própria dinâmica de desenvolvimento econômico. A Convenção nº 169 foi um marco no direito internacional ao reconhecer o direito desses povos à autodeterminação de seus destinos, ao direito à consulta livre, prévia e informada ante quaisquer projetos da sociedade envolvente nacional que os afetem ou a seus modos tradicionais de vida

⁸⁹ Título VIII – DA ORDEM SOCIAL, Capítulo VIII – DOS ÍNDIOS, Art. 231. São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens (...) Art. 232. Os índios, suas comunidades e organizações são partes legítimas para ingressar em juízo em defesa de seus direitos e interesses, intervindo o Ministério Público em todos os atos do processo.

⁹⁰ A Convenção nº 107 ainda continua válida para os países que não ratificaram a de nº 169. Ao tempo da elaboração deste texto, constavam 23 países signatários da Convenção n. 169 da OIT.

Com a ratificação e posterior internalização no Brasil da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho, por meio do Decreto nº 5.051, de 19 de abril de 2004, povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais brasileiros passaram a ter direito reconhecido a Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI) ante projetos de empreendimentos e planos de desenvolvimento regional e nacional que afetem seus territórios ou modos tradicionais, conforme atestam os artigos 6º e 7º da referida Convenção:

Artigo 6º

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;

(...)

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.

Artigo 7º

1. Os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas **próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento**, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural. Além disso, esses povos deverão participar da **formulação, aplicação e avaliação dos planos e programas de desenvolvimento nacional e regional** suscetíveis de afetá-los diretamente.

Sobre a aplicabilidade da Consulta, Garzón et al (2016) apontam que, muito embora o direito à CCLPI dispense de regulamentação normativa, apresentando jurisprudência pacífica quanto à sua aplicação imediata ao se tratar do reconhecimento de um direito fundamental, a sua aplicação no âmbito do planejamento público da construção de obras de infraestrutura de

transportes (e não restrito a apenas a esses casos, senão também a toda sorte de empreendimentos de infraestrutura energética, mineração, etc) tem sido sistematicamente desrespeitada.

No que concerne a Ferrogrão, a CCLPI de povos indígenas e tradicionais afetados pelo empreendimento tem sido desprezada e atropelada pelo andamento do projeto ao longo de seu “ciclo de vida”. Diante do estipulado pela Convenção nº 169, e em se tratando do projeto da Ferrogrão, o qual apresenta a finalidade de consolidação do Corredor Logístico de Exportação do Interflúvio Tapajós-Xingu, cujos efeitos esperados econômicos e socioambientais de escala regional foram discutidos anteriormente, povos indígenas cujos territórios se encontram em áreas as quais sofrerão dos impactos diretos ou indiretos da instalação da ferrovia deveriam ter sido consultados durante a etapa de planejamento do projeto, acerca do fomento gerado pela ferrovia à reprodução do modelo de desenvolvimento econômico regional associado à produção de commodities agrícolas em Mato Grosso assim como à expansão da fronteira agrícola de produção em direção ao sudoeste do Pará.

A reivindicação legítima dos povos indígenas e comunidades tradicionais futuramente afetados pela EF-170 pelo cumprimento de seu direito de CCPLI sobre o caráter da viabilidade da ferrovia considerando seus efeitos sobre o desenvolvimento regional, durante a fase de planejamento do empreendimento, foi desprezada pelo poder público federal, tendo a Ferrogrão já avançado à fase de licenciamento ambiental⁹¹, etapa posterior ao momento de planejamento. Desde 2017, os Kayapó das Terras Indígenas Baú e Menkragnetire, representados pelo Instituto Kabu, tem solicitado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) o cumprimento de seu direito de CCLPI sobre a Ferrogrão, ainda durante a etapa de planejamento da Ferrovia. À época, o pedido de consulta motivou-se na percepção do aumento de pressão sobre seus territórios por conta da edição das MPs 756/16 e 758/16, cujas aprovações no Congresso Nacional estimularam uma corrida desenfreada pelo rebaixamento da categoria de áreas protegidas na região⁹², conforme discutido anteriormente.

⁹¹ A MRS Consultoria foi contratada pela Empresa de Planejamento e Logística em julho de 2019 para elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental da EF-170. O governo espera obter a Licença Prévia da Ferrogrão no primeiro semestre de 2021. Disponível em: <https://www.sonoticias.com.br/economia/ferrograo-de-sinop-a-itaituba-deve-ser-leiloadano-lo-semester-do-ano-que-vem/> (acesso em 21 de maio de 2020).

⁹² Carta contra a redução de unidades de conservação na Amazônia. Disponível em: https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/nsa/arquivos/carta_com_adesoas_1.pdf

Em 2017, o então Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) emitiu a Nota Técnica nº 9/2017⁹³, negando-se a realizar a CCLPI sob a justificativa de que “o traçado proposto para a implantação da EF-170 (Ferrogrão) estaria a uma distância superior à passível de causar impacto socioambiental direto na terra indígena, considerando-se as distâncias estipuladas na Portaria Interministerial nº 60/2015”. A Nota Técnica nº 9/2017 invocava uma aplicação inoportuna da PI-60/2015, qual fosse, durante a etapa de planejamento do projeto, momento anterior ao início do processo de licenciamento ambiental, sobre o qual compete a Portaria. Em novembro de 2017, o Ministério Público Federal de Itaituba/PA emitiu a Recomendação nº12 para a ANTT⁹⁴, em que alertava sobre a obrigatoriedade de se incluir durante o processo de controle e participação social a realização da Consulta com os povos indígenas e comunidades tradicionais afetados pela Ferrogrão, mesmo antes da realização de audiências públicas. A ANTT ignorou a Recomendação e deu seguimento às Audiências Públicas programadas, sem a convocatória de CCLPI. Durante a audiência pública ocorrida em Brasília/DF em dezembro de 2017, diante da exigência da realização do procedimento da Consulta com os povos afetados, a ANTT se comprometeu a realizar a CCLPI antes do próximo passo processual⁹⁵, que seria remeter o processo de concessão da ferrovia ao Tribunal de Contas da União (TCU), para anuência à abertura do leilão.

No entanto, já em 2018, depois da realização de Seminários sobre o empreendimento no Senado e Câmara Federal com a presença de lideranças indígenas e tradicionais do Xingu e do Tapajós, o governo rompeu com o compromisso firmado anteriormente e afirmou que não procederá com a Consulta antes do leilão da ferrovia⁹⁶, taticamente postergando a realização eventual da CCLPI para a etapa de licenciamento ambiental, sobre a qual a aplicação da PI-60/2015 tem restringido o reconhecimento de territórios indígenas na área de influência de empreendimentos. Em outubro de 2018, a Justiça Federal do Pará suspendeu o processo

⁹³ Nota Técnica nº 9/2017/CGEMA/DGAD/SNTTA-MTPA, p. 1.

⁹⁴ MPF. Procuradoria da República do Município de Itaituba. 2017. Recomendação nº 12 de 07 de novembro de 2017. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2017/recomendacao-do-mpf-a-antt-para-o-cancelamento-de-audiencias-publicas-sobre-a-ferrograo-previstas-para-novembro-e-dezembro-de-2017>

⁹⁵ Ata de Encaminhamento ANTT, 12 de dezembro de 2017. Disponível em: <https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/arquivos-relacionados/2018-01/Ata%20ANTT%20-%20Realiza%C3%A7%C3%A3o%20da%20CLPI%20antes%20de%20prosseguir%20o%20processo%20de%20concess%C3%A3o%20para%20o%20TCU.pdf>

⁹⁶ Instituto Socioambiental. 02 de maio de 2018. “Governo admite que custos socioambientais vão sobrar para os brasileiros”. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/pt-br/noticias-socioambientais/governo-admite-que-custos-socioambientais-da-ferrograo-va-sobrar-para-os-brasileiros>

administrativo de concessão da EF-170 por insuficiência de estudos socioambientais⁹⁷. Essa decisão foi suspensa já em dezembro daquele ano, com deferimento do pedido de suspensão de liminar realizado pela ANTT.

Em janeiro de 2019, a ANTT publicou o Relatório Final da Audiência Pública⁹⁸ e deu início às preparações do Plano de Outorga para encaminhamento ao TCU. Entretanto, em junho de 2019, a ANTT teve que reabrir a fase de Audiências Públicas motivada pela decisão proferida através de Ação Civil Pública que tramitou na Subseção Judiciária de Itaituba/PA. No entanto, o processo de licenciamento ambiental da EF-170 seguiu em curso, tendo o governo federal encarregado à Empresa de Planejamento e Logística (EPL) a contratação dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) do licenciamento ambiental da EF-170 para a sua concessão.

A área atualmente considerada como área de impacto da Ferrogrão para efeitos do licenciamento ambiental da instalação do empreendimento foi definida de acordo com os limites referenciados pela Portaria Interministerial n° 060/2015, conforme consta no Termo de Referência para elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental emitido pelo IBAMA em 2017. O anexo I da PI-60/2015 estabelece que, para empreendimentos ferroviários na região da Amazônia Legal, a área de influência deve ser definida pela área limitada à distância de 10 quilômetros a partir do eixo da ferrovia. O Termo de Referência Específico emitido pela FUNAI em 2019 seguiu a interpretação do órgão licenciador, de forma a identificar apenas as Terras Indígenas Reserva Praia do Índio e Reserva Praia do Mangue, situadas no município de Itaituba/PA e de ocupação tradicional do povo indígena Munduruku, enquanto pertencentes à Área de Influência da EF-170. A precariedade da delimitação da área de influência da EF-170 no âmbito do processo de licenciamento ambiental conforme estabelecido pela PI-60/2015⁹⁹ fortalece o desrespeito ao direito de CCLPI dos povos indígenas e aumenta a fragilidade dos estudos de impacto ambiental da ferrovia, que dão origem aos planos de mitigação e compensação de impactos ambientais.

⁹⁷ MPF Sala de Imprensa. “Justiça paralisa concessão da Ferrogrão por insuficiência de estudos socioambientais”. 31 de outubro de 2018. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/justica-paralisa-concessao-da-ferrograo-por-insuficiencia-de-estudos-socioambientais/>

⁹⁸ ANTT Sala de Imprensa. “ANTT publica relatório final da AP da Ferrogrão”. 16 de janeiro de 2019. Disponível em: http://www.antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2019/01/ANTT_publica_relatorio_final_da_AP_da_Ferrograo.html

⁹⁹ Sobre a necessidade de verificação de impactos sobre povos indígenas e tradicionais para além dos limites estabelecidos na PI-60/2015, a 4ª e a 6ª Câmaras de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal expediram Recomendação Conjunta n° 2/2016. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pgr/documentos/recomendacao022016.pdf>

O fato de a EF-170 ter avançado no ciclo do projeto para a etapa de licenciamento e se encaminhar para a etapa de concessão, não destituiu o poder público da obrigação de Consulta na fase de planejamento do empreendimento, com o intuito de se discutir a sua viabilidade. O Tribunal de Contas do Estado do Pará¹⁰⁰, no caso da Ferrovia Paraense, apontou sobre a obrigatoriedade de realização de procedimentos de Consulta Livre, Prévia e Informada antes da emissão da Licença Prévia:

1 - A consulta prévia, livre e informada, prevista na Convenção no 169 da OIT, deve ser realizada durante a fase de planejamento e, conseqüentemente, antes de qualquer medida relacionada à licitação, haja vista que os povos e comunidades tradicionais devem fazer parte de um processo de negociação apto a conduzir a uma decisão conjunta sobre a viabilidade do empreendimento (...) Considera que em razão de o projeto estar em fase inicial, o momento é oportuno para o chamamento de todos os agentes, sujeitos e partícipes do planejamento; e que a consulta prévia não inibe a realização de audiências públicas no momento da implementação e execução do projeto

A obrigação de se realizar o procedimento de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado também no contexto do licenciamento ambiental da obra ou atividade também foi comentado na decisão:

Importante ressaltar a necessidade de o órgão responsável pelo licenciamento ambiental atentar à imperativa consulta prévia, livre e informada no processo de emissão das respectivas autorizações, sobretudo a licença prévia, a fim de garantir a efetiva participação dos povos e comunidade afetadas, a qual deve se dar de forma permanente, durante todo o processo. Sublinhe-se que a ausência do procedimento de consulta pode motivar a suspensão do licenciamento ambiental (...) a Justiça Federal ordenou a suspensão do licenciamento ambiental do porto da Empresa Brasileira de Portos de Santarém até que sejam consultadas as comunidades quilombolas e comunidades tradicionais ribeirinhas afetadas pelo projeto¹⁰¹

Em janeiro de 2020, frente às reiteradas manifestações dos povos indígenas Kayapó, das Terras Indígenas Baú e Mekragnotire, e Panará, da Terra Indígena Panará, pelo cumprimento de seu direito de Consulta Livre, Prévia e Informada e de terem seus territórios reconhecidos enquanto impactados pela EF-170 no processo de licenciamento ambiental da ferrovia, a

¹⁰⁰ Tribunal de Contas do Estado do Pará. Acórdão nº 58.861. 09 de maio de 2019 (Processo nº 2017/52868-1). p. 1

¹⁰¹ Ibid. p. 13

Coordenação Geral de Licenciamento Ambiental da FUNAI oficiou a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA¹⁰² acerca da possibilidade de inclusão dos Kayapó - e não dos Panará - no processo de licenciamento do empreendimento. Em resposta¹⁰³, o IBAMA afirmou que “*as comunidades contempladas para o estudo devem ser aquelas cujos impactos presumidos são abrangidos pela Portaria Interministerial n° 060/2015, considerando-se as distâncias previstas no Anexo I da referida Portaria*”.

O episódio relatado evidencia como a atual abrangência da área de impacto considerada no âmbito do licenciamento ambiental da Ferrogrão se mostra insuficiente para dimensionar de forma adequada as comunidades e territórios que serão afetados pela ferrovia. Conforme discutido anteriormente, a exclusão desses territórios da área de impacto da ferrovia, cujo traçado corre praticamente em paralelo à BR-163, está em total desacordo com qualquer conjectura de impactos socioambientais que considere a sinergia existente entre os dois empreendimentos e a cumulatividade evidente entre seus impactos.

A legitimidade do pleito dos povos indígenas e comunidades tradicionais pelo cumprimento de seus direitos de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado acerca dos efeitos da ferrovia sobre o desenvolvimento regional; ainda durante a etapa de planejamento do projeto ferroviário; é incontestável e deveria ser atendida com urgência, antes que o projeto avance à etapa de concessão e avance no licenciamento ambiental, com obtenção de Licença Prévia. No entanto, o ritmo imposto pelo governo ao prosseguimento do projeto tem se furtado do reconhecimento e do cumprimento do direito de CCLPI dos povos indígenas, o que alimenta a tendência histórica de violações territoriais a povos indígenas a partir de obras de infraestrutura de transportes.

¹⁰² Ofício n° 103/2020/CGLIC/DPDS/FUNAI

¹⁰³ Ofício n° 69/2020/DILIC

4. Conclusão

Ao longo deste trabalho procurou-se apresentar evidências de que os impactos socioambientais derivados da instalação da Ferrogrão afetarão, sob formas e graus diferentes, diversos territórios indígenas e de povos tradicionais na área de interflúvio Tapajós-Xingu, nos estados de Mato Grosso e Pará. Do resultado preliminar obtido, abrem-se duas importantes frentes de discussão acerca da Ferrogrão e seus impactos socioambientais sobre povos indígenas e tradicionais.

A primeira diz respeito ao descumprimento do direito de CCLPI dessas populações sobre o empreendimento, durante a sua etapa de planejamento e também durante sua etapa de licenciamento ambiental. O subdimensionamento das populações indígenas, em particular, as quais serão afetadas de forma negativa pela ferrovia, está sendo levado a cabo de forma irresponsável pelos órgãos públicos, que se utilizam de uma única normativa restrita à etapa de licenciamento ambiental, a Portaria Interministerial nº 60/2015, para sobrepujar toda a importante legislação ambiental e indigenista brasileiras. A violação ao direito de Consulta, instrumento legítimo de participação e veto de povos indígenas e tradicionais acerca de quaisquer projetos executivos ou legislativos que lhes afetem, por eles conquistado nos marcos da heterarquia que rege a relação contemporânea entre o Estado nacional e as organizações tradicionais indígenas, está sendo construída pelo governo federal de má-fé: reconhece-se apenas aos Munduruku das Terras Praia do Índio e Praia do Mangue, contidas no buffer de 10km da PI-60/2015, enquanto sujeitos de direito da CCLPI. Invertendo-se a lógica e o sentido do direito de CCLPI, o governo afirma que realizará a consulta aos Munduruku como um todo, não por reconhecer outros territórios enquanto afetados, mas apenas pelo fato de a realização de consulta a todo o povo Munduruku ser uma das orientações do Protocolo de Consulta Munduruku (Associação DA'UK et al, 2016).

Por fim, a própria PI-60/2015 contém em si mesma a possibilidade de que a área considerada para fins da intervenção dos demais órgãos intervenientes no âmbito do licenciamento ambiental de empreendimentos seja ampliada, haja vista comum acordo entre o órgão licenciador e o empreendedor. Essa “possibilidade”, cedida às mãos do empreendedor, é mais um dos artifícios que ferem a política ambiental brasileira e que deverá ser, no futuro, objeto para judicialização da Portaria. No entanto, no caso da Ferrogrão, vê-se que a ampliação da área

de estudo dos impactos socioambientais da ferrovia para além dos limites estabelecidos está nas mãos da empresa pública Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e do Ibama. A articulação governamental poderia facilitar a emissão de um novo Termo de Referência Específico pela FUNAI, reconhecendo-se os demais territórios impactados no âmbito do processo de licenciamento ambiental. O próprio órgão indigenista já reconheceu que poderia facilmente alterar o TRE e reajustar os planos dos estudos do componente indígena. Mas a parte do governo tem sido a de restringir o reconhecimento dos territórios indígenas impactados pela ferrovia para vendê-la como um empreendimento “sustentável” (VILLAS BOAS, 2020). A ausência do reconhecimento dessas populações no âmbito do licenciamento ambiental implicará na ausência de identificação e mensuração dos impactos a que serão sujeitas, e por consequência, na ausência de planos de mitigação e compensação desses impactos. A Ferrogrão poderá lograr o merecido título de “carbon-free” e “impact-full”.

Do outro ramo, tem-se que a ausência do reconhecimento dos impactos gerados pela Ferrogrão a territórios indígenas e tradicionais no interflúvio Tapajós-Xingu exporá ativos incomensuráveis da sociobiodiversidade amazônica a riscos irreparáveis. Sobre este ponto, urge-se mobilizar algo sobre o debate de desenvolvimento brasileiro. Não nos caberá esgotar a análise da Ferrogrão enquanto empreendimento de logística que tem por objetivo atender ao modelo corrente de inserção externa da economia brasileira pautado na exportação de *commodities*, o que consideramos um modelo de reprimarização da economia. Cumpre-nos levantar alguns pontos para discussão posterior.

A Ferrogrão se insere no bojo do processo de transnacionalização do sistema agroalimentar, ocorrido nos marcos do padrão contemporâneo de acumulação da agricultura capitalista mundial, caracterizado pela mercantilização da produção de alimentos, pela financeirização dessa produção e pela formação de um oligopólio no mercado de alimentos internacional (BUHLER et al, 2016). O discurso que endossa o modelo de economia empresarial agroexportadora brasileira por seu suposto caráter de “segurança alimentar mundial” perde de vista que o paradigma contemporâneo de produção de alimentos alçou o mercado internacional de alimentos enquanto espaço legítimo da acumulação capitalista, de modo que questões outrora tidas como fundamentais no debate internacional, como as políticas de segurança alimentar com vistas à erradicação da fome, desapareceram do horizonte de debate internacional, sendo substituídas por questões de cunho comercial e financeiro, do âmbito de disputas no comércio

internacional e das expectativas do mercado financeiro internacional (OLIVEIRA, 2012). A segurança alimentar a qual a Ferrogrão visa assegurar assenta-se no repertório de segurança alimentar baseado nos estoques das empresas *tradings* monopolistas mundiais, que concentram as atividades de logística e vendas da cadeia de commodities agrícolas. Em conjunto das transnacionais que atuam nas etapas pré-produtivas, como as farmacêuticas que controlam a produção de fertilizantes agrícolas, essas corporações concentram as etapas de maior valor agregado da cadeia de produção de commodities agrícolas mundial, de forma que a produção dos sojeiros brasileiros corresponde apenas à etapa de menor valor capturado dessa cadeia transnacionalizada nos marcos da globalização produtiva-financeira.

O volume de recursos auferido pela reprodução do modelo de economia empresarial agroexportadora no solo brasileiro é em grande parte capturado e enviado para o exterior, ou em menor parte remunerado aos produtores brasileiros, como se queira analisar. A redução do preço do frete proporcionado pela Ferrogrão será capturada pelas empresas comercializadoras, sobretudo as *tradings* internacionais. Os ganhos ao produtor ocorrerão mediante efeito demanda via aumento do acesso a mercado, necessitando de aumento da produção para sua realização. Esse aumento da produção tem se dado, sobretudo, com conversão de áreas florestadas e de pastagem para produção agrícola, ampliando-se a fronteira de produção agropecuária em direção a Amazônia e dilacerando o Cerrado brasileiro. É para a reprodução desse modelo de desenvolvimento regional e também para a reprodução desse modelo de inserção externa da economia brasileira que a Ferrogrão se destina: com sua relação particular de benefícios/malefícios de acordo com a distribuição de seus riscos aos diferentes atores envolvidos.

No que concerne a Amazônia, Nobre & Nobre (2019) defendem que o debate sobre o desenvolvimento da região localizada no bioma amazônico tem se antagonizado em duas visões distintas sobre o uso de seu território. Uma primeira assentada em uma visão “conservacionista” da floresta, com destinação de grandes áreas florestadas para conservação exclusiva, e uma segunda ancorada no desenvolvimento intensivo em recursos, por meio das atividades de agropecuária, energia e mineração. Sobre a dinâmica de crescimento da Amazônia nas últimas décadas, Abramovay (2019) procura mostrar que o atual padrão de crescimento da Amazônia tem desestimulado o fortalecimento da economia regional, não eleva o padrão de vida da população, ao assentar-se em atividades predatórias de baixo rendimento e tem implicado em danos

ambientais que comprometem a própria produção agropecuária brasileira, tanto pela via das repercussões ecológicas quanto das repercussões políticas.

Da discussão apresentada, é explícito que a inserção da Ferrogrão no contexto atual do interflúvio Tapajós-Xingu alimentará a reprodução ampliada do modelo de desenvolvimento intensivo em recursos, instigando também a reprodução dessa dinâmica de baixo crescimento econômico da Amazônia, derivada das atividades predatórias de baixa qualificação - mas não pouco intensivas em capital - como extração de madeira, garimpo, dentre outras, muitas vezes associadas a condições de trabalho análogo ao escravo. Para além dos hectares de floresta desmatada e das toneladas de CO₂ emitidas para a atmosfera, o que se perde com a reprodução desse modelo de desenvolvimento intensivo em recursos na Amazônia são emanações naturais, sociais e imateriais da sua incomensurável sociobiodiversidade. Como nos ensina Almeida (2016), existem duas formas de se aproveitar a diversidade natural, social e imaterial

Uma maneira é a destruição da diferença para gerar rapidamente um estoque de riqueza – é a destruição da floresta, do cerrado, do pantanal, do manguezal para dar lugar a madeira, a plantações de eucalipto e a criatórios de camarão; é a destruição da multiplicidade de guerreiros e xamãs, de pescadores e artesãs, para dar lugar a membros do exército de reserva laboral empregado em “serviços” (em fluxos de trabalho barato).

A outra maneira seria a própria alternativa da continuidade da diversidade. Para Nobre & Nobre (2019), a terceira via de desenvolvimento para a Amazônia estaria assentada na aliança entre a proteção dos ecossistemas amazônicos e dos povos da floresta, seus zeladores, e no desenvolvimento de uma “economia verde” cujo driver seria a biodiversidade da Amazônia aproveitada pelas tecnologias da 4ª revolução industrial: bioindústria apoiada nos ativos biológicos e biomiméticos da biodiversidade amazônica. Abramovay (2019) também defende o que chama de “economia do conhecimento da natureza” como novo paradigma de crescimento econômico para a Amazônia.

No entanto, a oportunidade de se construir uma alternativa de desenvolvimento que honre a sociobiodiversidade regional, em particular, dos territórios indígenas do interflúvio Tapajós-Xingu, pode se perder diante de mais um exemplo do uso corporativo do território brasileiro à reprodução do modelo de desenvolvimento econômico intensivo em recursos, como relembra Mota (2010). A ausência do reconhecimento dos impactos gerados pela Ferrogrão a territórios

indígenas e tradicionais exporá ativos incomensuráveis da sociobiodiversidade amazônica a riscos irreparáveis.

Referências

ABRAMOVAY, R. Amazônia: por uma economia do conhecimento da natureza. São Paulo: Editora Elefante; 2019.

ALMEIDA, M. W. B. Desenvolvimento entrópico e a alternativa da diversidade. Revista **Ruris**. Volume 10, número 1. Março 2016.

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: Climate Policy Initiative, 2020.

BALBUENO, R. A. “A Ferrogrão (EF-170) e as Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará”. Brasília, DF, Instituto Kabu. 2019

_____. Nota Técnica: A BR-163 e os impactos indiretos sobre as áreas protegidas da bacia do Xingu. Brasília, DF. 2019a.

BARBER, C. P.; COCHRANE, M. A.; SOUZA JR, C. M.; LAURANCE, W.F. “Roads, deforestation, and the mitigating effect of protected areas in the Amazon”. **Biological Conservation** 177. Pgs. 203 – 209. 2014

BARBOSA, S. R. “Introdução”. In: CUNHA, Manuela Carneiro da, BARBOSA; Samuel Rodrigues (Org). **Direitos dos Povos Indígenas em Disputa**. São Paulo: Editora Unesp; p. 12. 2018

BARROS, Márcio Júnior Benassuly. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. **Geosul**, v. 34, n.71 – Dossiê Agronegócios no Brasil, Florianópolis. p.382-406. 2019

_____. Dinâmicas territoriais do agronegócio globalizado da soja na Amazônia: o caso de Santarém (Pará). In. SILVA, Ricardo Gilson da Costa, LIMA, Luiz Augusto Pereira; CONCEIÇÃO, Francilene Sales. **Amazônia: dinâmicas agrárias e territoriais contemporâneas**. São Carlos, Pedro & João Editores, 2018

BECKER, B. K. Síntese do processo de ocupação da Amazônia – Lições do passado e desafios do presente. In: FLEISCHRESSER, V. **Causas e Dinâmicas do Desmatamento na Amazônia**. Ministério do Meio Ambiente, Brasília: DF. 2001

BUHLER, Eve Anne, GUIBERT, Martine, OLIVEIRA, Valter Lúcio. Introdução. In: BUHLER, Eve Anne, GUIBERT, Martine, OLIVEIRA, Valter Lúcio (orgs). **Agriculturas empresariais e espaços rurais na globalização: abordagens a partir da América do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016

CARNEIRO DA CUNHA, M. “Terra Indígena: história da doutrina e da legislação” In: CARNEIRO DA CUNHA, M.; BARBOSA, S. R (Orgs). **Direitos dos povos indígenas em disputa**. São Paulo: Editora da Unesp. 2018

_____. “Etnicidade: da cultura residual mas irreduzível”. In: CARNEIRO DA CUNHA, M. **Cultura com Aspas e outros ensaios**. São Paulo: Cosac Naify; 2009

Carta do Povo Munduruku contra os portos no Tapajós, 2019. Itaituba, 2 de julho. Disponível em: <https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/ficha-tecnica//node/290/edit/2019-07/Carta%20do%20povo%20Munduruku%20contra%20os%20Portos%20no%20Tapaj%C3%B3s.pdf> (acesso 30 dez. 2019)

Carta pública do seminário 'Povos do Tapajós, construindo resistência em defesa da Amazônia', 2019. Itaituba, 11 de dezembro. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/defendemos-a-amazonia-porque-somos-amazonia-leia-a-carta-dos-povos-do-tapajos/23221> (acesso 30 dez. 2019)

CASTILLO, R. A. Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimentos do território brasileiro. **Investigaciones Geográficas**. Instituto de Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México, México DF, n. 55, 2004, p. 79-96.

Comissão Nacional da Verdade (CNV). Texto 5: Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas. In: Relatório: textos temáticos; volume II. Brasília: CNV, p. 203. 2014

CORREA, V. H., & RAMOS, P. A Precariedade do Transporte Rodoviário Brasileiro para o Escoamento da Produção de Soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas. **Revista de Economia e Sociologia Rural (RESR) Piracicaba, SP**, 447-472. 2010.

Associação DA'UK, Movimento Munduruku Ipereg Ayu, Associação Pusuru, Wuyxaximã, Kerepo e Pahyhyp. Protocolo Munduruku. 2016. Disponível em: <https://fase.org.br/wp-content/uploads/2016/01/munduruku-final-2.pdf>

DODDE, P. A. M. “Impactos de Empreendimentos Lineares em Terras Indígenas na Amazônia Legal: O caso da BR-230/PA e das Terras Indígenas Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó”. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Estratégico, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2012

DUPRAT, D. “A Convenção n. 169 da OIT e o direito à consulta prévia, livre e informada”. In: DUPRAT, D. (Org). **Convenção n.169 da OIT e os Estados Nacionais**. Brasília: ESMPU; p. 53. 2015

_____. O marco temporal de 5 de outubro de 1988: TI Limão Verde. In: CARNEIRO DA CUNHA, M.; BARBOSA, S. R (Orgs). **Direitos dos Povos Indígenas em Disputa**. São Paulo: Editora Unesp; p. 43. 2018

EMBRAPA. Visão 2030. O Futuro da Agricultura Brasileira. Embrapa. Brasília, DF. 2018

ESTAÇÃO DA LUZ PARTICIPAÇÕES (EDLP). **Ferrogrão: Apresentação Estudos**. Brasília. 25/04/2018

_____. Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental – EF-170. 2016.

FEARNSIDE, P. M. “Os Planos para Usinas Hidrelétricas e Hidrovias na Bacia do Tapajós”. In: ALARCON, Daniela F.; TORRES, Maurício; MILLIKAN, Brent (Org.). OCEKADI: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. Brasília, DF; Santarém, PA, International Rivers Brasil; Programa de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal do Oeste do Pará, pp. 79-97. 2016.

_____. “Barragens do Tapajós – 4: Hidrovias e os Munduruku”. Amazônia Real. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/barragens-do-tapajos-4-hidrovias-e-os-munduruku/> (acesso: 30 dez. 2019). 2015.

_____. Carga pesada: O custo ambiental de asfaltar um corredor de soja na Amazônia. In: TORRES, M. (org). **Amazônia revelada: Os descaminhos ao longo da BR-163**. Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Brasília, DF. 2005.

FERRANTE, L., GOMES, M., FEARNSIDE, P. M.. “Amazonian indigenous peoples are threatened by Brazil’s Highway BR-319”. **Land Use Policy** 94. 2020.

FREITAS, M. M. “Indígenas e ferrovias na Belle Epóque brasileira: a Noroeste do Brasil, a Ferrovia de Itajaí e a Vitória Minas”. Anais do 30º Simpósio Nacional de História - História e o futuro da educação no Brasil. Organizador VILELA, M. A. F. Recife: Associação Nacional de História – ANPUH-Brasil. 2019

GARCIA, G. V. “Projeto de Avaliação de Impacto ao Patrimônio Arqueológico no segmento a ser impactado pela pavimentação da Rodovia MT-130, trecho: Entre BR-242 (Santiago do Norte) Entre BR-242 (Gaúcha do Norte) com extensão de 26,12 km, Paranatinga, Mato Grosso”. 2018. Disponível em <https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/ficha-tecnica//node/606/edit/2019-04/Projeto%20de%20Avaliacao%20de%20Impacto%20ao%20Patrimonio%20Arqueologico%20no%20segmento%20MT130.pdf> (acesso 2. Jan 2020)

GARZÓN, B. R.; YAMADA, E. M.; OLIVEIRA, R. “Direito à consulta e consentimento de povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais”. 1 ed. Washington/DC: Due Process of Law Foundation, 59 p. 2016.

INSTITUTO ESCOLHAS. A nova corrida do ouro na Amazônia: onde garimpeiros, instituições financeiras e falta de controle se encontram e avançam sobre a floresta. **Textos para Discussão**. Maio de 2020. Disponível em: http://www.escolhas.org/wp-content/uploads/2020/05/TD_04_GARIMPO_A-NOVA-CORRIDA-DO-OURO-NA-AMAZONIA_maio_2020.pdf

INSTITUTO MATOGROSSENSE DE ECONOMIA AGROPECUÁRIA (IMEA). Boletim Semanal da Soja de 29 de maio de 2020, nº 604. 2020

____. Guia do Investidor 2018. As grandes oportunidades do agro de Mato Grosso. 2018. Disponível em: http://www.imea.com.br/imea-site/view/uploads/estudos-customizados/IMEA_Guia-Lan%C3%A7amento.pdf

____. Agro MT 2025 Outlook. 2015. Disponível em <http://www.imea.com.br/imea-site/view/uploads/estudos-customizados/AgroMT2025.pdf>

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). Subsídios Técnicos – Processo de Concessão da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão). Brasília, DF. P. 9. 2018. Disponível em: https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/ficha-tecnica//node/142/edit/2018-06/Subs%C3%ADdios%20T%C3%A9cnicos_ISA_ANTT.pdf

____. Panará: 20 anos de retorno. 2017. Disponível em: <https://panara.socioambiental.org/>

____. Nota técnica de organizações da sociedade civil em repúdio ao PL no 8.107/2017 e suas emendas. 2017. Disponível em: https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/nsa/arquivos/nota_emendas_p18107.pdf

____. Nota Técnica Medida Provisória 910/2019. 2020. Disponível em: https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/nsa/arquivos/-nota_tecnica_mp_910_-_isa_1.pdf

LIMA, D. A.. **A expansão da soja na fronteira agrícola moderna e as transformações do espaço agrário tocantinense**. Dissertação (mestrado) – Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas. 2014.

MILLIKAN, B. “Dams and Hidrovias in the Tapajos Basin of Brazilian Amazonia: Dilemmas and Challenges for Netherlands-Brazil Relations”. **International Rivers Technical Report**. International Rivers, Berkeley, California, EUA. P.36. 2011.

MOTA, F. C. M. **Inserção externa e território: impactos do comércio exterior na dinâmica regional e urbana no Brasil (1989-2008)**. Tese de livre-docência, Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. 2010.

MOVIMENTO PRÓ-LOGÍSTICA DO MATO GROSSO. Apresentação **Logística do agronegócio no Brasil XXI IOPD**. Cuiabá. 26/06/2018

MTPA. Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Brasília, DF. 2017.

NOBRE, I. & NOBRE, C. A. The Amazonia Third Way Initiative: The Role of Technology to Unveil the Potential of a Novel Tropical Biodiversity-Based Economy. In: LOURES, L. Land Use – Assessing the Past, Envisioning the Future. **IntechOpen**. 2019

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA (ONTL). **Diagnóstico Logístico 2010 – 2018**. Ministério de Infraestrutura. 2019.

OLIVEIRA, A. U. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. In: TORRES, Maurício. **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq. 2005.

_____. Grilagem e saque nas terras da BR-163. In: M. Torres, J. Doblas, & D. F. Alarcon, **Dono é quem desmata: conexões entre grilagem e desmatamento no sudoeste paraense**. Altamira: Instituto Agrônômico da Amazônia. 2017.

_____. **A mundialização da agricultura brasileira**. XII Colóquio Internacional de Geocrítica. Bogotá. 2012

ORRICO, R. Transporte e desenvolvimento: uma reflexão sobre a pavimentação da BR-163. In: TORRES, M. (org). **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília/DF: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). 2005.

PASTRE, R. **Reprimarização do Desenvolvimento: o papel das principais agroindústrias brasileiras de soja na região centro-oeste (1994-2014)**. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia. 2016

_____. “Plano de Desenvolvimento Regional BR-163 Sustentável: avaliação das repercussões das ações estratégicas em infraestrutura sobre o norte do Mato Grosso”. **Revista de Economia Regional, Urbana e do Trabalho**, vol. 07(1), pp. 05-34. 2018.

PIGNATI, W. et al. **Resumo executivo dos impactos dos agrotóxicos na saúde e ambiente nos municípios do “interior” de Mato Grosso**. Cuiabá. 2017.

POMPEIA, Caio. **Formação Política do Agronegócio**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. 2018

Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá-Santarém. Grupo de Trabalho Interministerial Plano BR-163 Sustentável. Junho 2006.

PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI). Cartilha: Concessão da Ferrogrão, trecho entre Sinop/MT a Itaituba/PA (EF-170/MT/PA). 2020.

PUGLIESI JR., F. A; VALLE, R. B. “Sobre Sítios Arqueológicos e Lugares Significativos: impactos socioambientais e violações dos direitos culturais dos povos indígenas e tradicionais pelos projetos de usinas hidrelétricas na bacia do rio Tapajós”. In: ALARCON, D .F.; TORRES, M.; MILLIKAN, B. (Org.). **OCEKADI: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência**

na **Bacia do Tapajós**. Brasília, DF; Santarém, PA, International Rivers Brasil; Programa de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal do Oeste do Pará, pp. 417-436. 2016.

RAMOS, P. Referencial teórico e analítico sobre a agropecuária brasileira. In: RAMOS, Pedro (org). **Dimensões do Agronegócio Brasileiro**. Brasília: MDA. 2007.

REDE XINGU+. **Carta do Encontro Temático Xingu sobre os Impactos Socioambientais da Ferrogrão e o Direito de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI)**. Brasília. 2018. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/pt-br/blog/blog-do-tingu/indigenas-denunciam-impactos-da-ferrograo-aos-seus-possiveis-investidores>

_____. Boletim nº 17 **SIRAD X** Janeiro-Fevereiro de 2020. Disponível em: https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/2020-04/SiradX_PG_13_Abr.pdf

_____. Dossiê Garimpo no Xingu. Junho de 2020. Disponível em: https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/nsa/arquivos/dossie_garimpo_no_xingu_6.pdf

RODRIGUES, J. C. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**. ano 21, n. 42, p. 202-228. Dossiê. 2018

SANTOS, D. C.; SOUZA-FILHO, P.W.M.; da ROCHA NASCIMENTO JR, W.; CARDOSO, G. F.; dos SANTOS, J. F. “Land cover change, landscape degradation, and restoration along a railway line in the Amazon biome, Brazil”. *Land Degrad Dev*. P. 1-14. 2020

SCHWENK, L. M. & CRUZ, C. B. M. Conflitos socioeconômicos-ambientais relativos ao avanço do cultivo da soja em áreas de influência dos eixos de integração e desenvolvimento no estado de Mato Grosso. **Acta Sci. Agron**. Maringá, v. 30, n. 4, p. 501-511, 2008

da SILVA, P. T. G. “Os direitos dos índios: paradoxos e colonialismos internos”. In: DUPRAT, Deborah (Org). **Convênio n.169 da OIT e os Estados Nacionais**. Brasília: ESMPU; P. 287. 2015

SOARES-FILHO, B. S.; COSTA, W. L. S. “Dinâmica do uso da terra e desmatamento nas áreas de influência de projetos de infraestrutura de transporte: Ferrogrão, Ferrovia de Integração Centro-Oeste e BR-242”. Centro de Sensoriamento Remoto, UFMG, Belo Horizonte. 2020.

TORRES, M.; ALARCON, D. F.; DOBLAS, J. *Dono é quem desmata: conexões entre grilagem e desmatamento no sudoeste paraense*. Altamira, PA: Instituto Agrônomo da Amazônia. 2017.

VALENTE, R. “Os fuzis e as flechas: história de sangue e resistência indígena na ditadura”. São Paulo: Companhia das Letras. 2017

VASCONCELOS, A.; BERNASCONI, P.; GUIDOTTI, V.; SILGUEIRO, V.; VALDIONES, A.; CARVALHO, T.; BELLFIELD, H.; PINTO, L. F. G. *Illegal deforestation and Brazilian soy*

exports: the case of Mato Grosso. **Issue Brief 4**. Trase; Instituto Centro de Vida; Imaflora. Junho 2020. Disponível em: http://resources.trase.earth/documents/issuebriefs/TraseIssueBrief4_EN.pdf

VILLAS BOAS, A. (org). **De Olho na Bacia do Xingu**. São Paulo/SP: Instituto Socioambiental. 2012. Disponível em: https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/publicacoes/de-olho-bacia-xingu_150dpi.pdf

VILLAS BOAS, A.; GUERRERO, N. R.; PRATES, R. G.; POSTIGO, A. (Orgs). **XINGU: histórias dos produtos da floresta**. São Paulo/SP: Instituto Socioambiental. 2017. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/publicacoes-isa/xingu-historias-dos-produtos-da-floresta>

VILELA, T.; HARB, A. M.; BRUNER, A.; ARRUDA, V. L. S.; RIBEIRO, V.; ALENCAR, A. A. C.; GRANDEZ, A. J. E.; ROJAS, A.; LAINA, A.; BOTERO, R. A better Amazon road network for people and the environment. **Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS)**. 2020.

Associação YAKIÔ. Protocolo de Consulta do Povo Panará. Guarantã do Norte: MT. 2019. Disponível em: https://www.socioambiental.org/sites/blog.socioambiental.org/files/blog/pdfs/pp_isa_af01_web.pdf

WWF BRASIL. **Uma visão de conservação para a bacia do Tapajós**. Brasília/DF: WWF Brasil. 2016