

Tribunal Popular

“Ferrogrão no banco dos réus”

Santarém, 04 de março de 2024

Réus: Projeto da Ferrogrão e empresas cúmplices.

Juízes: Representantes dos Munduruku, Kayapó, Panará, Apiaká, Kumaruara, Tupinambá e Xavante, quilombolas e comunidades tradicionais, agricultores familiares, assentados, e movimentos sociais da região do Tapajós e Xingu.

SENTENÇA

1. Relatório

O presente Tribunal Popular, composto por representantes dos povos indígenas Munduruku, Kayapó, Panará, Apiaká, Kumaruara, Tupinambá e Xavante, quilombolas e comunidades tradicionais, agricultores familiares, assentados, e movimentos sociais da região do Tapajós e Xingu, instalado na cidade de Santarém (PA) no dia 04 de março de 2024, julga o projeto da Ferrogrão (EF-170), suas violações e seus cúmplices.

O referido projeto foi idealizado por um grupo de tradings do agronegócio (ADM, Cargill, Bunge, Louis Dreyfus e Amaggi) em 2014, quando o processo de pavimentação da BR-163 já estava em fase avançada. Trata-se de um projeto de 933 km de ferrovia que seguiria o percurso da BR-163 e de parte da Transamazônica, ligando Sinop, no norte de Mato Grosso e o distrito de Miritituba, na margem direita do rio Tapajós, no Estado do Pará. O objetivo primordial é baratear o escoamento da produção agrícola na região, visando ampliar a produção e

exportação de soja e milho no âmbito do Corredor Logístico Norte - cujos portos, hidrovias, e rodovias já acumulam passivos e graves violações aos direitos humanos e direitos da natureza.

O projeto ganhou tração com Michel Temer e se tornou prioridade no governo de Jair Bolsonaro, estando sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU) desde 2020. Para viabilizar a obra, uma Medida Provisória editada por Temer pretendeu excluir cerca de 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim, uma grande e importante área de preservação ambiental onde povos indígenas da região desenvolvem seus modos de vida e possuem vínculos ancestrais.

Esta medida ensejou a Ação Direta de Inconstitucionalidade 6.553 no Supremo Tribunal Federal, a qual resultou, em 2021, em uma liminar que suspendeu o desenvolvimento do projeto. Em maio de 2023, no entanto, o Ministro Alexandre de Moraes autorizou a retomada dos estudos sobre a Ferrogrão e recomendou um processo de conciliação, propiciando um ambiente mais favorável ao projeto.

Setores do governo Lula defendem a Ferrogrão e recursos para seus estudos foram assegurados pelo novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), publicado em agosto de 2023. No mesmo mês, o presidente da Cargill no Brasil, Paulo Souza, declarou que “Não dá para ser contra o Ferrogrão. É uma irresponsabilidade”.

Estudos apontam que pelo menos 16 terras indígenas e 104 assentamentos rurais serão afetados pelos impactos sinérgicos e cumulativos da ferrovia, a qual afetaria profundamente os modos de vida e direitos dos habitantes da região, que em nenhum momento foram consultados. Ressalta-se que a proposta da ferrovia aumenta a pressão sobre os territórios já impactados pelo Arco Logístico Norte, ignora alternativas logísticas, tem estudos técnicos falhos, viabilidade econômica e socioambiental questionável, e favorece o aumento do desmatamento, da grilagem, da mineração da expansão da fronteira agrícola sobre o Cerrado e a Amazônia.

Neste contexto, o presente Tribunal Popular acolheu e averiguou as seguintes acusações contra o projeto da Ferrogrão e seus patrocinadores e cúmplices:

1.1 Violação do direito à consulta livre, prévia, informada e de boa-fé, garantido pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e internalizada à legislação brasileira.

Segundo a acusação apresentada por Alessandra Korap Munduruku, da Associação Pariri, a este Tribunal Popular:

Nós temos que ser consultados. O governo tem que entender que não será ele quem vai decidir. Somos nós: os povos indígenas, os quilombolas, os pescadores, os agricultores. Ninguém foi consultado e isso é uma violação.

1.2 Estudos falhos e subdimensionamento dos impactos e riscos socioambientais conexos ao não considerar devidamente os impactos sobre populações locais, inclusive povos indígenas em isolamento voluntário, ignorar a relação da ferrovia com a expansão da fronteira agrícola e da mineração na região, e não avaliar os efeitos sinérgicos e cumulativos de diversos projetos no mesmo território, a exemplo da pavimentação da rodovia BR-163, a estação de transbordo em Matupá, terminais portuários, hidrovias e hidrelétricas existentes e planejadas na bacia do Tapajós. Representando o Instituto Kabu, Mydjere Kayapó Mekrãgnotire afirmou em sua acusação que:

Tem estudos falhos e que falam que a ferrovia passaria longe, mas não é verdade. Nós que estamos no território sabemos. Não vamos mais aceitar os estudos feitos sem nossa participação, eles têm que ser transparentes.

1.3 Flagrante violação dos direitos da natureza, marcadamente em relação aos biomas da Amazônia e Cerrado em decorrência do desmatamento necessário para a construção da ferrovia e do favorecimento da expansão da produção de commodities agrícolas na região, afetando parques e unidades de conservação. Ao apresentar sua acusação, a representante do Movimento Tapajós Vivo, Vivi Borari, ressaltou que:

O artigo 5 da Constituição Federal impõe ao poder público e a todos nós o dever de defender e preservar a natureza para as presentes e futuras gerações. (...) Os impactos desse projeto violariam as Unidades de Conservação Ambiental;

Assentamentos e Terras Indígenas que tanto protegem nosso bem comum, ou seja, a natureza.

1.4 Aumento da especulação fundiária, grilagem de terras públicas, desmatamento, queimadas e conflitos fundiários em virtude do anúncio do projeto da Ferrogrão, o que prejudica a governança territorial da região do Corredor Tapajós-Xingu e promove impactos socioambientais antes mesmo de seu desenvolvimento. Nos termos do acusador cacique Cacique Abiri Kayapó:

Já está tudo desmatado, é tudo plantação de soja. A Ferrogrão vai trazer mais impacto e muitas coisas ruins, o pessoal está aumentando mais as plantações de soja. As árvores que eu vi quando eu era jovem já não existem mais, a estrada (BR 163) passou bem no meio.

1.5 Favorecimento indevido dos interesses das empresas transnacionais Cargill, Bunge, Louis Dreyfus e Amaggi, as quais são idealizadoras do projeto e cúmplices de suas violações, visando aumentar seus lucros ao facilitar e ampliar o transporte de commodities agrícolas para exportação. Na acusação do representante do Movimento dos Atingidos por Barragem (MAB), Frede Vieira:

As empresas transnacionais como a Bunge, Cargill, Louis Dreyfus, Amagi e todas as empresas subordinadas a elas, defendem uma narrativa com o falso discurso de 'desenvolvimento e progresso", vem cometendo crimes por onde tem atuação. (...) O projeto da Ferrogrão visa o aumento de lucratividade, com a concentração de riquezas nas mãos de poucos e a distribuição de miséria na vida de milhares e milhões, diminuindo os seus percursos de logística, passando por cima de culturas, modos tradicionais, povos indígenas, camponeses, ribeirinhos, trabalhadores e trabalhadoras das áreas urbanas, distritos, e uma centenas de comunidades da região do Tapajós e não somente da BR 163, tirando o direito

de atingidos e atingidas de dizer não. Passando por cima do direito de consulta justa. (...) A história já nos provou que esse modelo não nos serve.

2. Dos fatos e testemunhos

Ao longo de 8 horas de testemunhos de representantes dos povos indígenas e comunidades tradicionais afetadas, agricultores, assentados, especialistas, movimentos sociais, e representantes do governo; e tendo reunido estudos, pareceres e declarações, os quais constam anexos a esta sentença, o Tribunal Popular registrou as seguintes evidências relativas às acusações:

2.1 Quanto à violação do direito à consulta prévia, livre, informada e de boa-fé (CPLI)

Observa-se que em setembro de 2016, o Governo Temer tomou a decisão política de incluir a proposta da Ferrogrão no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) valendo-se apenas estudos preliminares que não consideraram efetivamente seus impactos socioambientais e sem nenhum processo de consulta livre, prévia, informada e de boa-fé, junto aos povos indígenas e outras comunidades tradicionais afetados.

O projeto continuou como prioridade de governo na gestão de Bolsonaro, quando foi incluída no Plano Nacional de Logística (PNL 2035), novamente sem se realizar a necessária consulta prévia aos povos e comunidades potencialmente afetados. O PNL 2035, sob a responsabilidade do Ministério da Infraestrutura, sequer considerou os riscos socioambientais como fator para a seleção de projetos, e não considerou nenhum cenário futuro sem a Ferrogrão, o que demonstra a forte influência do lobby do agronegócio e das empresas internacionais.

No atual governo, o projeto foi mantido na PPI e incluído no novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), novamente sem que houvesse qualquer processo de consulta prévia, livre e informada.

Em depoimento a este Tribunal a testemunha Edivaldo Poxo Munduruku declarou que:

O governo não pode decidir sem consulta. (...) Pedimos que Alexandre de Moraes nos veja. Ele pode mandar o pessoal na Terra Indígena para nos ouvir. Mas quem vai decidir se vai ocorrer o projeto ou não, somos nós, os povos indígenas. A consulta tem que ser feita em todas as aldeias, desde pequenininho até os mais velhos. (...) Esperamos que o governo ouça nossas vozes, porque nós os povos indígenas temos o poder de veto.

Por sua vez, em seu testemunho, Takakpe Kayapo, representante do Instituto Raoni e da FEPOIMT afirmou que:

Nosso território no Mato Grosso já é muito afetado pela soja. Tudo vai piorar com a ferrovia. Nós temos crianças e vida em nosso território. Nós estamos aqui como voz para defender a natureza. Hoje em volta do nosso território são só as fazendas, fomos cortados por uma estrada. (...) Mas hoje cada território tem seu protocolo de consulta. E estamos aqui para exigir o respeito a nosso direito de ser consultado de boa-fé, antes de colocar empreendimento perto ou dentro do nosso território. Estamos aqui para dizer não a qualquer projeto que afeta a natureza e afeta nossos direitos.

Sobre este ponto, cumpre ressaltar que a obrigatoriedade de realização de CPLI consta na Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho, que foi incorporada ao ordenamento interno pelo Decreto nº 5.051, de 19 de abril de 2004. Este dispositivo determina que a consulta deve se dar nos moldes políticos dos povos e comunidades tradicionais, as quais

têm o direito de consentir com ou a vetar a proposta apresentada e seu posicionamento deve ser respeitado pelo Estado e pelos empreendedores.

No caso da zona de impacto do projeto da Ferrogrão, a testemunha Pedro Martins, advogado da FASE, destacando a pluralidade de povos e experiências da Bacia do Tapajós, apresentou levantamento dos protocolos de consulta já existentes, ressaltando que nenhum deles respeitados dada a completa ausência de consulta nas etapas de planejamento do projeto, a saber:

Protocolo Munduruku, Protocolo dos Pescadores e Pescadoras de Itaituba, Protocolo de Montanha e Mangabal, Protocolo dos Panará, Protocolo do Parque do Xingu, Protocolos dos Kayapo das TIs Baú e Menkragnoti Protocolo de Pimental e São Francisco, Protocolo Kumaruara, Protocolo Tupinambá, Protocolo dos Munduruku de Taquara, Protocolo Munduruku e Apiaka do Planalto, Protocolo da TI Cobra Grande, Protocolos dos Pescadores e pescadoras da Z20, e Protocolo dos Quilombolas de Santarém

Martins também destacou que:

Mesmo sem ter saído do papel, essa ferrovia de transporte de grãos apresenta danos para quem será afetado. [...] Seu planejamento segue um modelo expropriatório de desenvolvimento pensado para amazônia, destoando dos modos de vida locais. {...} Enquanto o executivo e o judiciário tratam do projeto e sua viabilidade econômica, são os povos indígenas e tradicionais que cobram o direito à participação nas decisões e o direito à consulta. [...] O TCU indicou que o projeto deveria realizar a consulta em seu processo de planejamento, ou seja, na fase decisória.

A testemunha Kleber Karipuna, Coordenador Executivo da Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (APIB) e representante da Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (COIAB) apontou que:

(...) Esse tribunal e esse réu representam não só a Ferrogrão, mas outros empreendimentos que estão sendo pensados sem nenhuma consulta aos povos afetados. O direito à consulta foi conquistado pelos povos indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais e deve ser respeitado e não deixado como apenas uma convenção internacional: ele tem poder de lei e deve ser respeitado. [...] Audiências públicas ocorridas em sede de municípios não se comparam em nada com a consulta que deve ser feita nos territórios. Os protocolos de consulta dos povos devem ser respeitados como foram pensados nos territórios e a ausência do instrumento do protocolo não é impedimento para a consulta de um povo afetado pelo empreendimento. O protocolo físico é apenas a materialização do modo tradicional de tomada de decisão de um povo. A Convenção n. 169 da OIT é autoaplicada e os povos devem ser ouvidos sobre qualquer medida que possa afetá-lo. [...] Destacamos a importância de o processo de consulta ser feito pelo Estado e não pelos empresários, para garantir tanto o processo de consulta quanto a decisão final da comunidade.

A testemunha Pasyra Panará presidente da Associação Iakiô denunciou que:

Quando foi aberta a BR 163 foi um problema muito grande para o povo Panará, inclusive fomos expulsos desse território. (...) Hoje está tudo ~~contaminado~~contaminado pela BR163. Por que? Porque não fomos consultados. A gente não sabia o que era e pra que servia. Para nós foi uma grande destruição. Por isso eu vim aqui falar do nosso Protocolo. (...) Vocês precisam nos consultar, vocês precisam ouvir agora. A gente não quer mais conflito, a gente quer respeito.

Também nesse sentido, Alexandre Arapiun do Conselho Indígena Tapajós Arapiun (CITA), representando 14 povos da região, declarou em seu testemunho ao Tribunal que:

A Ferrogrão representa um projeto de morte. [...] O resultado das lutas indígenas é o respeito à autodeterminação. A gente não precisa deixar de ser indígenas, a gente pode viver, do jeito que acha melhor, respeitando nossa identidade. O Estado precisa respeitar nossa identidade! E essa identidade se concretiza no território. Quem toma as decisões nos territórios somos nós e esse processo se materializa no protocolo de consulta. A materialização do ~~protocolo~~ protocolo de consulta é fruto da nossa autonomia e dignidade. Não respeitar a consulta é não respeitar nossa perspectiva de vida no território. [...] A História já mostrou que nossos projetos de vida sempre ganham, mas para isso precisamos estar unidos!

2.2 Quanto à falha dos estudos e subdimensionamento dos impactos socioambientais regionais

Levantamento da ~~da~~ Rede Xingu+ ressalta que os estudos preliminares que embasaram o projeto da Ferrogrão são falhos porque não consideram a inclusão do Terminal de Matupá/MT, não apresentam análise dos impactos cumulativos de âmbito regional, e tampouco trazem uma avaliação de riscos climáticos no contexto da Ferrogrão. Além disso, os referidos estudos não estão de acordo com as diretrizes federais de redução do desmatamento na Amazônia, priorizado na quinta fase do Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm) e nem apresentam uma avaliação socioeconômica de custo-benefício com análise distributiva.

Entre as graves deficiências no planejamento da Ferrogrão observa-se, ainda, um “viés otimista” que superestima enormemente a viabilidade econômica do empreendimento. Nos estudos contratados pelo consórcio Amaggi-ADM-Bunge-Cargill-Dreyfus foram estimados investimentos de bens de capital (CAPEX) de R\$ 10,68 bilhões com um tempo de implantação

do projeto de nove anos. Em contraste, o estudo independente do economista Cláudio Frischtak, demonstrou que o CAPEX da Ferrogrão seria, na realidade, da ordem de R\$34 a 40 bilhões, com tempo de implantação de 22 a 24 anos, e drenando de R\$ 30 a 37 bilhões de reais dos cofres públicos.

Trata-se, portanto, de uma obra pública operando como concessão para um projeto privado, que aloca bilhões de reais que poderiam ser gastos em melhorias de vida para o povo brasileiro em vez de estarem a serviço de interesses de grandes empresas transnacionais. A testemunha João Andrade, do Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra), ouvida por este Tribunal Popular, ressaltou ainda que:

(...) os estudos preparatórios sobre a viabilidade econômica da obra não consideraram a concorrência com outras rotas de escoamento, a exemplo da FICO (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste / trecho: Mara Rosa-GO a Água Boa-MT) e da extensão da Ferronorte (extensão da malha paulista / trecho: Rondonópolis-MT a Lucas do Rio Verde-MT), bem como a Ferrovia de Integração Oeste Leste/FIOL, integrada pela Ferrovia Centro Atlântica em direção à Bahia de Todos os Santos, como apontam estudos do Plano Estratégico de Logística e Transporte da Bahia, em 2005.

Cabe ressaltar que não foram considerados no planejamento da Ferrogrão os impactos da utilização da BR-163 como estrada de acesso a canteiros de obras, em termos de congestionamento do trânsito e deterioração das condições de manutenção da rodovia. Ademais, os cálculos citados acima sobre a inviabilidade econômico-financeira da Ferrogrão sequer consideram externalidades diversas, como impactos socioambientais negativos desse mega-empreendimento numa região sensível da Amazônia.

Quanto aos subdimensionados dos impactos e riscos socioambientais do projeto, inclusive efeitos cumulativos e sinérgicos com outros grandes empreendimentos na região, a

exemplo de portos e hidrovias no médio e baixo Tapajós, hidrelétricas nos rios Tapajós, Jamanxim e Teles Pires, e a pavimentação da rodovia BR-163, vale ressaltar o gigantesco passivo sobre as violações e impactos destes outros empreendimentos e capacidade que a Ferrogrão teria de aprofundar o desmatamento e as violações aos povos e comunidades tradicionais.

Francisca Barroso, da Rede Agroecológica do município de Trairão, localizado à margem da BR163, testemunhou nesse sentido a esse Tribunal Popular:

A Ferrogrão passa por cima de assentamentos já titulados sem que ninguém fosse consultado. Os parentes têm protocolo de consulta, mas nós somos expulsos porque fomos jogados nos assentamentos sem documentos. Esse maldito projeto da Ferrogrão vai nos amtar mais ainda. Ainda tem a duplicação da BR-163 e vão precisar de mais lugar para plantar soja. Com a BR 163 já executada, nós não conseguimos plantar porque os agrotóxicos para soja são jogados por drones que destroem a plantação dos pequenos agricultores. [...] Esse projeto de morte, sem estudos, vai acabar com nossos povos e nossa natureza.

A testemunha Caique Kretó Panará, o mais antigo desse povo, também descreveu os impactos da construção da BR 163 sobre eles:

A BR-163 destruiu toda a natureza, onde os Panará plantavam e caçavam. Os tratores destruíram o território, empurraram os Panará para fora. [...] A Ferrogrão, a soja são venenos, criança não come soja. A gente vai continuar defendendo o território que a gente tem.

O professor Jondison Rodrigues, da Universidade Federal do Pará, testemunhou a esse Tribunal sobre sua pesquisa em relação ao impacto dos portos na região:

As transnacionais que controlam 70% da produção mundial de soja estão concentradas no Médio Tapajós. (...) São 22 portos em funcionamento na região. (...) Além do inchaço populacional causado em Itaituba, houve aumento do custo de vida; demanda maior por educação e saúde; o que a cidade não pode fornecer; piora no acesso à água potável; 24h por dia de poluição sonora com 1800 carretas indo e vindo; poluição do Rio Tapajós; privatização de estradas e rios; proibição de pesca em locais tradicionais; destruição de sítios arqueológicos; aumento do desmatamento; especulação imobiliária; aumento de pontos de vulnerabilidade de crianças; incentivo à prostituição e ao mercado de sexo na região.

2.3 Quanto à violação dos direitos da natureza

Estudos da Climate Policy Initiative (CPI) e da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC- Rio) apontam que Ferrogrão estimulará a produção de soja e de outras commodities do agronegócio destinadas à exportação, intensificando as emissões de carbono em 75 milhões de toneladas ao contribuir diretamente para o desmatamento de mais de 2 mil km² de floresta nativa.

O Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais (CSR/UFMG) também alerta para o impacto sobre outros 4,9 milhões de hectares de áreas protegidas em 48 municípios na área de influência da ferrovia. Além disso, em termos de riscos socioambientais, há a possibilidade da Ferrogrão também permitir a expansão de projetos de mineração.

Ressalta-se que existem várias áreas protegidas que seriam impactadas pela Ferrogrão e, em sua maioria, sequer foram consideradas pelos estudos que embasam o projeto, a saber: FLONA do Crepori; FLONA do Amanã; FLONA do Trairão; FLONA de Altamira; RESEX Riozinho do Anfrísio; APA do Tapajós; FLONA do Jamanxim; APA Tapajós; PARNA Amazônia; PARNA Jamanxim (considerada no estudo de viabilidade); FLONA Itaituba I; FLONA Itaituba II; FLONA

Trairão; FLONA Altamira; FLONA Jamanxim; FLONA do Crepori; REBIO Nascentes da Serra do Cachimbo (considerada no estudo de viabilidade); RESEX Riozinho do Anfrísio; e o Parque Estadual Cristalino II.

Em seu depoimento a este Tribunal, o Cacique Jairo Saw Munduruku afirmou:

O que é progresso para eles (empresas), para nós é destruir. O que resta da nossa floresta, do nosso território, é só um pedacinho. Reocupamos nosso território porque é nosso, não estamos invadindo. O governo já reconheceu, na Constituição, que esse território é indígena. É dever do Estado demarcar, proteger e reconhecer que os povos vivem de acordo com suas organizações, crenças, culturas... suas políticas. [...] Todas as sociedades não indígenas falam da Amazônia, o maior patrimônio do Brasil e do mundo. Mas estão preocupados em proteger? Estão protegendo a Amazônia? [...] As árvores, a natureza estão morrendo.

Falando em Kayapó, Ngreimoroi Kayapó denunciou os impactos que a soja já causa em seu território. Em sua fala ela apontou que a Ferrogrão intensificaria os ataques à natureza:

Eles jogam veneno na soja e quando chove leva esse veneno para o igarapé, e esse igarapé cai no rio. É onde nossas crianças tomam banho, onde nós pegamos nossos peixes, e por causa desse agrotóxico algumas crianças ficaram doentes. (...) Sou contra a Ferrogrão porque traz destruição, só traz a morte do meio ambiente.

Ageu Mangabal também proferiu seu testemunho:

Não fomos consultados, isso viola a Convenção 169 da OIT. Estou aqui para dizer que a Ferrogrão viola o direito dos povos e da natureza. Somos contra a Ferrogrão.

Guilherme Antunes, antropólogo do Conselho Indígena Missionário (CIMI) denunciou a ilegalidade da tentativa de desafetação de unidades de conservação para empreendimentos, tema da ADI 6.553 em relação ao Parque Jamanxim. Pontou:

A mercantilização da natureza não é futuro, é passado. (...) A Ferrogrão afetará 11 mil hectares de áreas protegidas e vai incentivar mais desmatamento, mais extinção de espécies, terrestres e aquáticas. Isso porque não é um corredor apenas de grãos, vai servir também à extração de madeira e mineração. Essa imagem combina com a imagem que o Brasil quer passar para o mundo com a COP 30 no próximo ano? (...) Futuro é reconhecer que a natureza também tem direitos.

2.4 Quanto aos impactos antecipados da Ferrogrão sobre a governança territorial da região

O decreto 1164/1971 pode ser compreendido como o AI 5 fundiário da Amazônia, sendo o ato que autorizou o Governo Ditatorial a praticar genocídio contra os povos indígenas da Amazônia, pois autorizava o contato forçado, a retirada desses povos de seus territórios tradicionais, e a exposição a doenças desconhecidas que exterminaram vários grupos indígenas ao longo da BR 163. Desde então, sem medidas concretas para impedir a grilagem, grandes fazendeiros seguem ocupando indevidamente terras públicas, destruindo a floresta, recebendo dinheiro dos bancos públicos e instalando vastas áreas de pecuária e soja, retirando as florestas com intensas queimadas que lançam na atmosfera milhares de toneladas de carbono.

Nesse contexto, o mero anúncio da possibilidade da construção da Ferrogrão e expansão de portos na região aqueceu o mercado ilegal de terras, e a especulação imobiliária, ampliou o número de queimadas e colocou em riscos os Assentamentos Rurais como os Ambientalmente Diferenciados, Unidades de Conservação e as Terras Indígenas.

A esse respeito, a testemunha Adriano Macedo da Comissão Pastoral da Terra (CPT), ressaltou que:

Em Miritituba, a pressão imobiliária está pressionando duas aldeias Munduruku nas margens do rio, Praia do Índio e Praia do Mangue. As áreas em que antes se pescava e caçava são hoje loteamentos. Nessa região há intenso trânsito de caminhões com soja. Em Trairão, a especulação imobiliária age nos imóveis rurais: as pessoas são pressionadas até não terem mais opção a não ser vender seus terrenos.

Ainda, conforme ressaltado por levantamento do Instituto Socioambiental (ISA), o projeto da Ferrogrão desrespeita o próprio Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm) 5ª Fase, marcadamente os objetivos para ordenamento fundiário e territorial na Amazônia, a saber: “garantir a destinação e a proteção das terras públicas não destinadas; Ampliar e fortalecer a gestão das áreas protegidas; e Alinhar o planejamento dos grandes empreendimentos e projetos de infraestrutura com as metas nacionais de redução do desmatamento”.

Levantamento do ISA também aponta que ainda não há o pleno reconhecimento de direitos territoriais de povos indígenas na região de localização da Ferrogrão, dada que consta pendente a identificação, delimitação, demarcação, homologação e regularização, bem como remoção de invasores, das 16 terras indígenas potencialmente impactadas pelo projeto da Ferrogrão; e que resta pendente a conclusão da titulação de imóveis rurais em assentamentos da reforma agrária na região.

Em relação à situação dos assentados, Maria Márcia, do Assentamento Terra Nossa, ressaltou:

Nós nos respeitamos uns aos outros, mas quem tem que nos respeitar é o governo. É o governo que pode parar a Ferrogrão. [...] É igual a Belo Monte! [...] Estamos passando fome, agricultores vivendo de cesta básica porque não podemos plantar.

Cacique Manoel Munduruku, em seu testemunho, ressaltou que a situação do Planalto Santareno é extremamente preocupante e que o avanço da soja tem se intensificado. Por sua vez, a testemunha Raquel Tupinambá ressaltou que:

A Ferrogrão é um projeto de morte para os Povos da Floresta. Ela se liga a outros empreendimentos, como a “Hidrovia Tapajós”, de exploração dos nossos territórios. Outras áreas vão ser destinada para soja. [...] Além do desmatamento, a soja traz a contaminação do solo, das águas e dos nossos corpos por agrotóxicos. [...] Com a Ferrogrão a pressão vai aumentar ainda mais e as populações que vivem no Tapajós vão sofrer ainda mais.

Eli Tupinambá, representante da Federação de Povos Indígenas do Pará (FEIPA) declarou:

Para nós povos indígenas, o território é vida. O rio hoje está envenenando o leite materno, os peixes estão consumindo água venenosa. [...] Os brancos engravatados não estão preocupados conosco, com nosso Rio Tapajós.

2.5 Quanto ao papel das empresas transnacionais de comercialização e exportação de commodities agrícolas

O caminho para o escoamento de grãos pelo norte do Brasil foi aberto por duas das maiores tradings do mundo – com origem nos Estados Unidos –, que estão presentes em Miritituba: Bunge e Cargill. Mas elas não estão sozinhas. Por meio de estratégias corporativas diversas, que incluem investimentos diretos, alianças empresariais com o agronegócio nacional, compra de terras e a operação de algum dos elos deste corredor logístico, verificamos a presença de um grupo de transnacionais de comercialização especializadas em exportação: ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus, que são conhecidas como as ABCDs.

As ABCDs são empresas gigantes que figuram nos rankings das maiores comercializadoras de grãos, sementes, trigo, óleos, oleaginosas, soja, milho, cacau, café, arroz, açúcar, sal, suco de laranja, fertilizantes, metais, carvão, plástico, petróleo e gás. Essas empresas não produzem mercadorias, seu lucro vem da intermediação e especulação com produtos primários, o que explica o fato de serem as proponentes e maiores defensoras do projeto da Ferrogrão.

Ressalta-se que as ABCDs são todas empresas centenárias e originárias de países do Norte Global. A mais “jovem” possui 118 anos de idade. Operam em uma cultura de confidencialidade e agressividade. Juntas, as ABCDs controlam em torno de 80% comercialização global de soja. Na América do Sul, elas detêm em torno de 85% do total de exportações de soja.

Em relação à Cargill, a testemunha Matthew Jacobson, representante da organização estadunidense Stand Earth pontuou que:

Os 1.000 mil km da ferrovia que passaria pelo coração da Amazônia foram propostos pelas empresas transnacionais Cargill, Bunge, Louis Dreyfus e Amaggi para o Governo Federal do Brasil. Caso seja construída, o Governo vai entregar os recursos deste país para a China e Europa. O lucro não será para as pessoas do Brasil. A Ferrogrão será construída no Brasil, será financiada pelo Brasil, irá destruir as florestas e os territórios do Brasil, mas apenas um pequeno lucro irá ficar no Brasil. O resto será exportado, assim como a soja e o milho.

Fundada em 1865, a Cargill atua em 59 países e é a maior empresa de capital fechado do mundo, tendo os membros da família Cargill-McMillian como únicos acionistas. Somente em 2010, suas vendas nos ramos de grãos, sementes, fertilizantes, metais e energia alcançaram US\$ 108 bilhões. Em 2019, os lucros distribuídos aos seus acionistas esse valor ficaram em US\$ 640 milhões. A gigante é marcada por uma cultura de confidencialidade e agressividade e investe em campanhas publicitárias para criar uma imagem amigável, tendo como seu lema principal “ajudando o mundo a prosperar”.

A Cargill iniciou suas atividades no Brasil em 1965, sendo hoje uma das mais importantes empresas da indústria de alimentos do país. Detém diversas marcas de produtos alimentícios: atomatados como Pomarolla, Elefante, Tarantella e Pomodoro, além de maioneses como Liza e Maria. Em 2019, a empresa liderou as exportações de soja no Brasil com embarques somados de mais de 17 milhões de toneladas. Começou a operar terminal de exportação em Santarém/PA em 2003, onde encontrou forte contestação social. No Terminal de Uso Privado (TUP) de Santarém, opera-se a circulação (embarque, armazenamento e transbordo) de cerca de 5 milhões de toneladas de soja. Neste TUP, 95% da soja recebida vem pelos rios Tapajós e Madeira por barcaças. Apenas 5% vem diretamente por terra ao TUP.

A soja que vem do Mato Grosso pelo Rio Tapajós, chega de caminhão à Estação de Transbordo de Cargas em Miritituba (ETC), que começou a operar em 2014. Atualmente, esta ETC opera 4 mil toneladas de soja por mês, em capacidade ociosa, segundo informações na página da empresa. Com o funcionamento das infraestruturas do Arco Norte, no Eixo Tapajós, o que inclui a Ferrogrão, esta capacidade poderia entrar em operação cheia, com o TUP em Santarém chegando a poder operar 15 milhões de toneladas com a instalação da ferrovia.

Bruna Balbi, advogada da Terra de Direitos, testemunhou ao Tribunal que:

Quem realizou os estudos da Ferrogrão foi o consórcio EDLP – Estação da Luz Participações Ltda, presidido por Guilherme Quintella, representante das maiores empresas do agronegócio brasileiro. As empresas que custearam os estudos técnicos e de diagnóstico ambiental da ferrovia também tem nome: Amaggi, ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus. ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus são as quatro maiores comercializadoras de cereais do mundo e, junto com a Amaggi, as cinco maiores comercializadoras de soja no Brasil.

(...) O projeto da Ferrogrão está sendo concebido como a espinha dorsal da rede logística que favorece diretamente as empresas ligadas ao agronegócio, em detrimento dos direitos de povos e comunidades tradicionais a terra e território e à consulta e consentimento prévio, livre e informado. O curioso é que estas

empresas somente existem e operam porque séculos atrás outras pessoas que falavam as mesmas línguas estrangeiras roubaram o ouro dos nossos rios e o leite das seringueiras. Os povos e as demais autoridades que se reúnem hoje neste tribunal têm nas mãos o futuro da Amazônia e do Cerrado, que, como já foi amplamente demonstrado, é, inevitavelmente, o futuro da espécie humana.

Em seu depoimento a este Tribunal, o Cacique Jurandir Xavante, pontuou que:

O governo está entregando nossas vidas, sem olhar para o meio ambiente e sem ver a violência. O STF tem que dizer não à Ferrogrão! [...] A Cargill veio explorar o Brasil como se os trabalhadores fossem escravos e atingiu a gente. Nós temos que ir lá na terra dessa empresa dedurar o que estão fazendo. [...] Soja é alimentação? É para ração de gato, cachorro. A Cargill é uma empresa assassina, junto com Bunge, Dreyfus e Amaggi. Não podemos esconder isso, precisamos falar dessas empresas que destroem a gente. Cargill assassina! Cargill genocida!

A representante do Movimento Tapajós Vivo, Alice Matos também testemunhou neste sentido, ressaltando:

Nós moradores da região só vemos morte, morte da natureza, morte das pessoas, morte da nossa história, só percebemos a poeira na hora do carregamento do Milho e Soja, que contamina o rio, os peixes e as pessoas, que deixa a cidade feia, não podendo nem sequer ver o pôr do sol pois é como um monstro à beira do Tapajós. (...) Sem a Ferrogrão, a Cargill exporta 5 milhões de toneladas de grãos ao ano. Com a Ferrogrão, esse número triplica, sendo 15 milhões de toneladas. Mas o que isso significa? Isso não é bom, triplica nossa destruição. Significa mais desmatamento, mais grilagem de terra, mais agrotóxico, mais morte do nosso povo.

3. Outros depoimentos

Franqueada a palavra a todas as pessoas presentes no Tribunal Popular, registraram-se as seguintes manifestações:

3.1 Ceiza Pitaguary, do Ministério dos Povos Indígenas, declarou: “Sabemos que temos muitos desafios pela frente. Conseguimos colocar um presidente popular, mas não conseguimos a mesma proeza no Congresso Nacional, pessoas que pudessem se somar aos pleitos dos indígenas. Quando nos deparamos com esses projetos do agronegócio, com força no Congresso, ficamos muitas vezes de mãos atadas. Mas defenderemos os direitos dos povos indígenas até o fim. Os povos e comunidades afetados devem ser consultados”.

3.2 Divanildo do CIMI declarou: “Mesmo este não sendo um tribunal vinculado ao sistema de justiça, ele serve como uma luz, um panorama do que está acontecendo no projeto ferrogrão e seus impactos. É tempo de fazer acontecer a justiça que brota da terra e dos povos originários e tradicionais. Para isso os direitos à consulta e a à autodeterminação devem ser garantidos. É hora de tomar consciência e partir para cima. O corredor logístico Tapajós-Xingu já existe na forma da BR 163, na forma dos terminais de transbordo e o passivo de danos ambientais que já estão presentes é visível”.

3.3 Lilian Braga, do Ministério Público Federal do Pará, disse: “Hoje há uma decisão de vocês a respeito da existência dessa infraestrutura logística. A gente se coloca aberto para ouvi-los e contribuir com vocês. O Ministério Público é coadjuvante da tarefa que tem sido muito bem executada pela APIB na garantia de direitos indígenas.”

3.4 Karami Meturire, do Instituto Raoni, afirmou: “Pedimos para as autoridades nos ouvirem primeiro e nos apoiarem. Os representantes do Estado têm que estar aqui nos ouvindo, não adianta acompanhar apenas pelas redes sociais.”

3.5 Gisela Baer, Defensora Pública da União, afirmou: “Essa é a primeira vez que a DPU está aqui tratando da questão do Ferrogrão, me coloco como instituição à disposição de vocês para tratar da Ferrogrão. Me coloco à disposição para realizarmos uma reunião com a Defensoria Nacional de Direitos Humanos.”

3.6 Andrei, do Quilombo Bom Remédio de Abaetetuba, afirmou: “Estamos juntos na luta, hoje e sempre. Sempre vamos lutar a favor do que é nosso por direito, principalmente pelos povos indígenas, que estavam aqui muito antes. Não somos apenas pessoas, somos território. Trilhos da destruição: Ferrogrão não!”

3.7 Thais Medeiros, procuradora do Ministério Público Federal de Itaituba, declarou: "Parabenizo pela ideia do Tribunal, que os coloca na posição da qual vocês nunca deveriam ter saído, a posição de decidir. O que vocês fazem aqui é chamar o Estado a observar o seu dever (de promover a consulta livre, prévia e informada). Estamos acompanhando os impactos dos povos que podem ser afetados por este empreendimento e digo que o MPF está caminhando junto de vocês. A nossa pauta é a pauta de vocês”.

3.8 Ediene Kirixi Munduruku declarou: O Povo Munduruku veio repudiar essa empresa que está violando nossos direitos. Esse tribunal foi formado por nós para dizermos que somos contra esses projetos que estão vindo para nosso território. Quero perguntar para as empresas: ‘Cargill qual o direito você tem de entrar do jeito que está entrando no nosso território para essas violações de direitos?’

4. Conclusões

Apresentadas as razões de fato e de direito, este Tribunal Popular conclui que todas as acusações apresentadas contra a Ferrogrão e as empresas cúmplices são procedentes. O fato inconteste de que o projeto foi incluído no planejamento governamental (PPI, PNL, PAC) sem que fossem considerados seus riscos socioambientais e viabilidade econômica, sem que se observassem possíveis alternativas e sem que se respeitasse o direito de consulta prévia e

consentimento dos povos indígenas e outras comunidades tradicionais afetadas pela proposta resulta em flagrante vício de origem.

Ausência de consulta livre, prévia, informada e de boa-fé a todos os povos indígenas e comunidades tradicionais afetados – e que invariavelmente sofreriam com a descaracterização de seus territórios e modos de vida - é incompatível com o arcabouço legal brasileiro e com os compromissos de Direitos Humanos assumidos internacionalmente pelo Brasil. Nesse sentido, o projeto da Ferrogrão e as empresas cúmplices identificadas afrontam os direitos de dezenas de povos indígenas e comunidades tradicionais.

A comprovação da existência de estudos falhos, que subestimam os riscos socioambientais e ignoram os flagrantes impactos sinérgicos e cumulativos, além do passivo já existente de violações decorrentes de outras obras de infraestrutura no Corredor Logístico Tapajós-Xingu, conformam um cenário de perigosa destruição socioambiental. Do mesmo modo, as alarmantes estimativas de desmatamento e ampliação da fronteira agrícola sobre o Cerrado e a Amazônia configuram evidentes violações dos direitos da natureza.

Este Tribunal Popular também conclui que não há dúvidas que o mero anúncio da Ferrogrão já tem acarretado em danos aos territórios e seus habitantes, havendo comprovado aumento da especulação fundiária, grilagem de terras públicas, desmatamento, queimadas e conflitos fundiários, gerando prejuízos para os povos indígenas, ribeirinhos, assentados e outras comunidades tradicionais na sua área de influência.

Em face do exposto, este Tribunal Popular considera a Ferrogrão como um sintoma perigoso de um sistema predatório e inadequado de desenvolvimento de infraestruturas, cabendo, portanto, proferir determinações que extrapolam o caso da ferrovia em questão. Sentenciamos, portanto:

- a) que o governo federal proceda imediatamente à realização de mudanças estruturantes nos instrumentos e processos de tomada de decisão no planejamento de infraestrutura, a exemplo do Plano Nacional de Logística (PNL), no sentido de garantir a efetiva análise de questões socioambientais, com a avaliação de alternativas sob a ótica do interesse público, com transparência e participação da sociedade civil, respeitando os direitos de

povos e comunidades locais. Alinhadas a iniciativas prioritárias do governo, como o PPCDAM, Plano Clima e Plano de Transformação Ecológica, essas mudanças devem servir de base para a tomada de decisões sobre novas obras de infraestrutura nos corredores logísticos do Tapajós-Xingu, Madeira e Tocantins;

- b) que antes da tomada de quaisquer decisões políticas sobre projetos de infraestrutura de transporte e energia nos setores de transporte e energia no PPI, PPA e PAC, seja garantido o direito à consulta livre, prévia, informada e de boa fé dos povos indígenas, quilombolas, ribeirinhos e outras comunidades tradicionais, respeitando-se seu caráter vinculante de consentimento ou veto. Ressalta-se que quando houver protocolos autônomos dos povos e comunidades, essa consulta deve se dar em seus termos, como no caso do Protocolo Munduruku, Protocolo dos Pescadores e Pescadoras de Itaituba, Protocolo de Montanha e Mangabal, Protocolo dos Panará, Protocolo do Parque do Xingu, Protocolos dos Kayapo das TIs Baú e Menkragnoti Protocolo de Pimental e São Francisco, Protocolo Kumaruara, Protocolo Tupinambá, Protocolo dos Munduruku de Taquara, Protocolo Munduruku e Apiaka do Planalto, Protocolo da TI Cobra Grande, Protocolos dos Pescadores e pescadoras da Z20, e Protocolo dos Quilombolas de Santarém;
- c) que o Governo Federal e os governos estaduais do Pará e Mato Grosso, tomem medidas urgentes para fortalecer a governança territorial na região de influência da rodovia BR-163 e hidrovía entre Miritituba e Santarém, especialmente termos de combate à grilagem de terras públicas, reconhecimento de direitos territoriais de povos indígenas e outras populações tradicionais, e combate ao crime organizado, levando em conta o passivo da não implementação do Plano BR-163 Sustentável e retrocessos na política ambiental durante o último governo, e promovendo a retirada dos ocupantes indevidos das terras públicas não destinadas e destinadas (Terra Indígenas, Unidades de Conservação e Assentamentos Ambientalmente Diferenciados).

d) que o Governo Federal adote um nova visão sobre a infraestrutura para a Amazônia, a partir do reconhecimento das florestas e rios como a principal infraestrutura do bioma e da necessidade de priorizar o apoio a iniciativas comunitárias voltadas para o fortalecimento da segurança e soberania alimentar, geração de renda com base em cadeias da sociobiodiversidade, assim como melhorias em programas de atendimento em saúde e educação, contando com investimentos em transporte, energia, saneamento, e comunicação, inclusive acesso à internet de alta velocidade, respeitando conhecimentos tradicionais e a necessidade de transparência e participação popular.

Por fim, considerando os graves vícios no planejamento da Ferrogrão, as violações dos direitos da natureza e dos povos e comunidades tradicionais da região, bem como a necessidade de resguardar os biomas brasileiros e o futuro do planeta dos interesses de empresas transnacionais multibilionárias, **este Tribunal Popular determina o cancelamento imediato e definitivo do projeto da Ferrogrão por parte do Governo Federal e a devida responsabilização da ADM, Bunge, Cargill, Amaggi e Louis Dreyfus pelos dados incorridos contra a natureza e os habitantes da região do Tapajós e do Xingu.**

Assinam a sentença:

1. Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (APIB)
2. Associação das Comunidades de Montanha e Mangabal
3. Associação de Mulheres Munduruku Wakoborun
4. Associação de Mulheres Suraras do Tapajós
5. Associação dos Produtores e produtoras rurais Nova Vitória (PDS Terra Nossa)
6. Associação Extrativista do rio Kabitutu Wuyxaximã
7. Associação Indígena Pariri
8. Associação Xavante Etennhimitipá
9. Associação Yakio
10. Amazon Watch

11. Coletivo de Mulheres Indígenas As Karuana
12. Coletivo Maparajuba Direitos Humanos na Amazônia
13. Comissão Pastoral da Terra prelazia de Itaituba
14. Conselho Indígena do c
15. Conselho Indígena Kumaruara
16. Conselho Indígena Tupinambá (CITUPI)
17. Conselho Indígena Tupinambá do Baixo Tapajós
18. Conselho Indigenista Missionário - CIMI (Itaituba)
19. Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (COIAB)
20. FASE
21. Federação dos Povos Indígenas do Estado do Pará (FEPIPA)
22. Federação dos Povos Indígenas do Mato Grosso (FEPOIMT)
23. Frei João Messias Sousa OFM (Repam)
24. Greenpeace
25. Grupo Consciência Indígena Tapajós Arapiun
26. GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra)
27. INESC
28. Instituto Raoni
29. Instituto Kabu
30. Movimento Amazônia de Pé
31. Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB)
32. Movimento Negro Unificado (MNU)
33. Movimento Tapajós Vivos
34. Movimento Xingu Vivo
35. PSOL
36. Rede Agroecológica de Trairão
37. Sintepp - Sindicato das trabalhadoras e dos trabalhadores da educação pública do estado do Pará
38. Stand Earth

39. Terra de Direitos