

Infraestrutura e direitos socioambientais no Corredor Logístico Tapajós-Xingu: Nada sobre nossos territórios sem nós!

Nos dias 23 e 24 de setembro de 2023, representantes de povos indígenas, ribeirinhos, pescadores, agricultores familiares, trabalhadores urbanos, entidades de defesa de direitos socioambientais, e membros da comunidade acadêmica e científica se reuniram em Santarém (PA) para trocar experiências, conhecimentos e visões críticas sobre grandes projetos de logística de transporte que integram o Corredor Logístico Tapajós-Xingu (pavimentação da BR-163, hidrovias e terminais de carga no médio e baixo Tapajós e a proposta de construção da Ferrogrão, EF-170), bem como sobre as políticas governamentais e estratégias empresariais que dão origem a esses empreendimentos.

A seguir, são apresentadas as principais conclusões, reivindicações de direitos e outras propostas do encontro:

1. Impactos sociais e ambientais do Corredor Logístico Tapajós-Xingu

O Corredor Logístico Tapajós-Xingu, cujos interesses estão ligados principalmente a grandes empresas e financiadores do agronegócio, faz parte de um projeto maior, o chamado “Arco Norte”, que inclui corredores de exportação de *commodities* nas bacias dos rios Madeira e Tocantins.

Importante destacar que a estruturação de corredores logísticos pressupõe a implantação de vários projetos de infraestrutura (rodovias, ferrovias, terminais de transbordo de cargas, derrocamento de rios, cadeia de serviços de transportes etc.) os quais, dependendo do território em que se localizam, impõem enormes riscos sociais e ambientais.

Os passos já tomados na implementação do Corredor Logístico Tapajós-Xingu – como a pavimentação da rodovia BR-163, a instalação de terminais graneleiros em Miritituba e Santarém no rio Tapajós e o anúncio da construção de ferrovias – têm agravado pressões sobre os territórios como a grilagem de terras públicas, a especulação fundiária, a extração ilegal de madeira, o desmatamento e queimadas ilegais, a poluição das águas que abastecem populações e ameaças a lideranças que atuam na defesa dos direitos humanos e os direitos da natureza.¹ Essas pressões refletem a omissão do Estado frente aos interesses de grupos privados, assim como políticas desenvolvimentistas equivocadas. Citamos como exemplos:

- Graves falhas no planejamento e implementação de componentes do Corredor Logístico Tapajós-Xingu como a pavimentação da BR-163, a Ferrogrão e as hidrovias e os portos graneleiros, os quais têm sido tratados individualmente, desconsiderando riscos socioambientais, inclusive de impactos cumulativos;

¹ Um outro impacto pouco discutido envolve os atropelamentos de pessoas e espécies da fauna ao longo da rodovia BR-163, em função da falta de medidas preventivas de segurança.

- No caso da pavimentação da rodovia Cuiabá-Santarém, há um legado da falta de implementação do Plano BR-163 Sustentável, lançado em 2006 e abandonado pelo governo federal após o lançamento da primeira versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em 2007;
- Desrespeito ao direito à consulta livre, prévia e informada dos povos indígenas e outras comunidades tradicionais;
- Retrocessos na governança territorial, especialmente no governo passado, como a falta de reconhecimento de direitos territoriais de populações tradicionais – a exemplo da demarcação e homologação da TI Sawré Muybu do povo Munduruku – a redução de unidades de conservação sem critérios transparentes e consistentes, o afrouxamento de regras de combate a crimes ambientais e o desmonte de instituições públicas como IBAMA, ICMBio e FUNAI;
- Apesar das inúmeras falhas de planejamento da Ferrogrão – em termos de análise prévia de riscos socioambientais, viabilidade econômica e avaliação de alternativas –, esse megaprojeto proposto por grandes empresas do agronegócio (Amaggi, ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus), propagandeado como um exemplo de “infraestrutura verde” com baixa emissão de gases de efeito estufa que deve ser beneficiado por incentivos econômicos, foi mantido pelo governo recém-eleito no Programa de Parceria de Investimentos (PPI).

2. Transparência e participação pública nos processos de tomada de decisões sobre planejamento de infraestrutura de logística de transportes

É inadmissível que em pleno século 21, no meio de uma crise planetária múltipla de mudanças climáticas, perda de biodiversidade e agravamento das desigualdades sociais, o planejamento do setor de transportes no Brasil, além de não incorporar adequadamente esses riscos sociais e ambientais, seja conduzido de forma pouco transparente. Na prática, o que se tem observado é a priorização de projetos em função de pressões políticas dos segmentos econômicos específicos junto aos tomadores de decisão, em especial o agronegócio.

Uma necessidade urgente é a revisão dos instrumentos de planejamento e processos de tomada de decisão sobre corredores de logística de transportes, prevendo maior transparência e participação pública, especialmente no encaminhamento das seguintes questões:

- Identificação e priorização dos problemas de transporte (gargalos logísticos) que serão solucionados pelo Governo Federal por meio de investimentos em infraestrutura. Quais as mercadorias devem ser priorizadas pelos investimentos em infraestrutura?
- Critérios ou procedimentos adotados para identificar e selecionar as alternativas que receberão investimentos para solucionar os problemas prioritários de infraestrutura.

Nesse sentido, é imprescindível que o novo Plano Nacional de Logística (PNL 2055) em processo de elaboração, seja mais transparente que os anteriores, incorpore a participação pública em suas várias etapas de elaboração e considere um cenário sem a

inclusão de mega empreendimentos de altíssimo risco socioambiental para a Amazônia e outros biomas.

Entendemos que é preciso institucionalizar o processo decisório de planejamento de infraestrutura de logística, de modo a garantir a transparência e participação pública em suas várias etapas.

3. Infraestrutura que queremos

Enquanto os planos e os programas para a logística de transportes do governo federal e dos governos estaduais são dominados pelos interesses de grandes grupos privados, especialmente do agronegócio e da mineração, as necessidades dos povos indígenas, comunidades tradicionais e agricultores familiares da Amazônia para um outro modelo de infraestrutura, voltado para o seu bem-viver e o cuidado com seus territórios, têm sido ignoradas. Assim, discutimos sobre as seguintes propostas para a **infraestrutura que queremos**, baseada na participação das comunidades, na valorização de seus conhecimentos e no respeito às suas culturas:

- **Saúde:** a) implementação de sistemas de água potável e saneamento nas comunidades; b) fortalecimento da segurança e soberania alimentar por meio de atividades educativas, fomento a produção de alimentos e programas como o Programa de Aquisição de Alimentos (PAA) e Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE); c) monitoramento contínuo da contaminação de mercúrio nos peixes e outros animais, ambientes aquáticos e nas pessoas, com o registro dos resultados de pesquisas da Fiocruz pelo governo federal, para garantir orçamento para programas afins e o cadastro de pessoas que precisam de tratamento;
- **Educação:** a) adequação do currículo escolar para refletir as realidades vividas por nossas comunidades na Amazônia, b) expansão do ensino médio e superior dentro de nossos territórios;
- **Energia:** a) expansão de projetos de energia solar nas comunidades rurais, de forma adequada à realidade de cada local, eliminando a dependência em relação ao petróleo, inclusive de garimpeiros; b) aproveitar outras fontes de energia, como óleos vegetais e microgeração hidráulica, (rodas d'água) quando apropriado;
- **Transporte:** apoio para o transporte fluvial e terrestre, tendo em vista as necessidades das comunidades na área social (especialmente saúde e educação) e o apoio para cadeias produtivas da sociobiodiversidade, buscando inovações como barcos e veículos movidos a energia solar e óleos vegetais;
- **Comunicação:** ampliação do acesso à internet de qualidade e rádios comunitárias, considerando a sua importância para atividades de saúde, educação, monitoramento e vigilância dos territórios, cadeias da sociobiodiversidade e conexões entre as comunidades;
- **Economia da sociobiodiversidade:** apoio para infraestrutura de beneficiamento de produtos da sociobiodiversidade, conforme os planos de bem-viver das comunidades, contribuindo para a geração de emprego e renda, com atenção especial para o papel das mulheres.

4. Governança socioambiental e territorial

Na região de influência do Corredor Logístico Tapajós-Xingu, uma necessidade urgente é o **fortalecimento da governança socioambiental e territorial**, com a participação ativa das comunidades e movimentos sociais, incluindo as seguintes ações:

- Reconhecimento de direitos territoriais dos povos indígenas e de outras comunidades tradicionais, incluindo a demarcação e homologação das TIs Sawré Muybu e Sawré Bap'in, e de territórios quilombolas, entre outros;
- Implantação de assentamentos diferenciados como o Projeto de Assentamento Agroextrativista (PAE) Lago Grande e o Projeto de Desenvolvimento Sustentável (PDS) Nova Esperança;
- Fortalecimento da legislação para evitar a redução de unidades de conservação a toque de caixa para atender interesses escusos, inclusive por meio do uso indevido do Cadastro Ambiental Rural (CAR);
- Eliminação de brechas na legislação e nos procedimentos de órgãos fundiários (INCRA, ITERPA) que facilitam a grilagem de terras públicas;
- Intensificação de ações de monitoramento e vigilância dos territórios e de fiscalização de crimes ambientais (grilagem, roubo de madeira, garimpos e comercialização ilegal de ouro, pesca ilegal, agrotóxicos) utilizando a inteligência para combater o crime organizado, muitas vezes ligado ao narcotráfico. Essas ações devem incluir a responsabilização de empresas e financiadores ligados a práticas ilegais (por exemplo, revendedoras de máquinas escavadeiras (PC) utilizadas em garimpos nas terras indígenas), e;
- Fortalecimento de programas de proteção de defensoras e defensores, com a criação de fundos comunitários de apoio.

As ações de fortalecimento da governança socioambiental e territorial são urgentes e necessárias, independentemente da existência de novos empreendimentos como a Ferrogrão. Tratam-se de direitos e, portanto, não negociamos “compensação” por mega projetos destrutivos.

Para finalizar, é importante registrar uma frase que foi muito repetida durante o encontro de Santarém por representantes dos povos indígenas e de outros movimentos sociais do Tapajós: **Nada sobre nossos territórios sem nós!**

Santarém, 24 de setembro de 2023

Contato: Movimento Tapajós Vivo <tapajosvivo.stm@gmail.com>

Assinam:

1. Amazônia de Pé
2. Arayara.org
3. Articulação dos Povos Indígenas do Brasil - APIB

4. Articulação dos Povos e Organizações Indígenas do Nordeste, Minas Gerais e Espírito Santo - APOINME
5. Associação de Mulheres Trabalhadoras Rurais de Santarém - AMTR
6. Associação de Mulheres Munduruku Wakoborun
7. Associação dos Moradores do Bairro Pérola do Maicá - AMBAPEM
8. Associação Indígena PARIRI - Munduruku do Médio Tapajós
9. Associação para os Povos Ameaçados - APA
10. Associação de Preservação do Meio Ambiente - Apremavi
11. Associação Alternativa Terrazul
12. Associação dos Moradores de Arco-íris - AMAI
13. Associação de Moradores das Comunidades Montanha e Mangabal
14. Amazon Watch
15. Climainfo
16. Coletivo de Mulheres Indígenas As Karuana
17. Conselho Indígena Tupinambá do Baixo Tapajós - CITUPI
18. Cooperativa dos Trabalhadores e Agroextrativistas do Oeste do Pará - ACOSPER
19. Comissão Pastoral da Pesca - CPP/Santarém
20. Comitê de Defesa da Vida Amazônica na Bacia do Rio Madeira - COMVIDA
21. Conselho Indigenista Missionário - CIMI/Santarém
22. Conselho Indigenista Missionário - CIMI/Itaituba
23. Conselho Indigenista Missionário - CIMI/Cuiabá
24. Comissão Pastoral da Terra - CPT/Itaituba
25. Federação das Associações de Moradores e Organizações Comunitárias de Santarém - FAMCOS
26. Federação das Associações de Moradores e Comunidades do Assentamento Agroextrativista da Gleba Lago Grande - FEAGLE
27. Fórum Bem Viver - Brasil
28. Fórum Brasileiro de ONGs e Movimentos Sociais para o Desenvolvimento e o Meio Ambiente - FBOMS
29. Fórum Teles Pires
30. Fórum Mudanças Climáticas e Justiça Socioambiental - FMCJS
31. Fundação de Apoio à Vida nos Trópicos - Ecotrópica
32. Fundação Grupo Esquel Brasil
33. Greenpeace Brasil
34. Grupo de Estudos, Pesquisa e Extensão Socioeconômica da Amazônia - GEPESA
35. Grupo de Trabalho Amazônico - GTA
36. GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental - GT Infra
37. Imaflora
38. Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec
39. Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA
40. Instituto de Estudos Socioeconômicos - INESC

41. Instituto Madeira Vivo - IMV
42. Instituto de Pesquisa e Formação Indígena - Iepé
43. Instituto Socioambiental - ISA
44. Instituto Transformance: Cultura & Educação (Marabá)
45. Instituto Zé Claudio e Maria (Marabá)
46. Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra - MST
47. Movimento Tapajós Vivo - MTV
48. Movimento dos Atingidos por Barragens - MAB
49. Movimento Xingu Vivo Para Sempre
50. Maparajuba - Direitos Humanos na Amazônia
51. NOSSAS
52. Observatório do Clima - OC
53. OPAN - Operação Amazônia Nativa
54. PerifaConnection
55. PesquisAção
56. Projeto Hospitais Saudáveis - PHS
57. Projeto Saúde e Alegria
58. Rede de Agroecologia de Trairão
59. Rede de Monitoramento Territorial Independente - Rede MTI
60. Rede Xingu+
61. Sindicato dos Trabalhadores Rurais, Agricultores e Agricultoras Familiares de Santarém - STTR/Santarém
62. Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras em Educação Pública do Pará - SINTEP/PA
63. Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental - SPVS
64. Tapajós de Fato - TDF
65. Terra de Direitos
66. Uma Gota no Oceano
67. WWF-Brasil