



**FERROGRÃO NO SEIO DA FLORESTA AMAZÔNICA: A
SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL E O DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO EM DEBATE**

**FERROGRÃO IN THE AMAZON FOREST: ENVIRONMENTAL
SUSTAINABILITY AND ECONOMIC DEVELOPMENT IN DEBATE**

José Júlio Gadelha¹

RESUMO: A construção da Ferrovia Ferrogrão – EF – 170 tem gerado diversos debates políticos, jurídicos e sociais. Trata-se de audacioso projeto para construção de uma ferrovia que liga o Porto de Miritituba/PA ao Município de Sinop/MT a ser implantada no seio da Floresta Amazônica, passando por diversas áreas ambientais protegidas. O objetivo desse projeto é fomentar o desenvolvimento econômico com a facilitação de escoamento de grãos até o Porto de Miritituba, proporcionando um barateamento do processo de produção e transporte da produção agrícola. Os fortes e relevantes impactos ambientais desse Projeto é objeto de questionamento no Supremo Tribunal Federal, gerando diversos debates na sociedade. Diante da relevância do tema, este Trabalho tem por objetivo pesquisar os debates que envolvem o tema e busca responder ao seguinte questionamento: é possível conciliar a construção desta Ferrovia, que visa ao desenvolvimento econômico, com a proteção ambiental? Para responder a essa pergunta, foi realizada pesquisa bibliográfica, na qual se busca identificar os debates político e jurídico acerca do tema e apontar as soluções que podem ser adotadas pelo poder público a fim de preservar o meio ambiente e fomentar o desenvolvimento econômico.

Palavras-chaves: Ferrogrão; floresta Amazônica; proteção ambiental; Desenvolvimento; Sustentabilidade.

ABSTRACT: The construction of the Ferrogrão – EF – 170 Railway has generated several political, legal and social debates. This is an audacious project to build a railway that connects the Port of Miritituba/PA to the Municipality of Sinop/MT to be built in the heart of the Amazon Forest, passing through several protected environmental areas. The objective of this project is to promote economic development by facilitating the flow of grains to the Port of Miritituba, making the production and transportation process of agricultural production cheaper. The strong and relevant environmental impacts of this Project are the subject of questioning in the Federal Supreme Court, generating several debates in society. Given the relevance of the topic, this work aims to research the debates surrounding the topic and seeks to answer the following question: is it possible to reconcile the construction of this Railway, which aims for economic development, with environmental protection? To answer this question, bibliographical research was carried out, which sought to identify the political and legal debates on the topic and point out the

¹ Doutorando em Direito e mestre em Direito pelo Instituto de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). Procurador Federal. Procurador-Chefe da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA). E-mail: juliojgadelha@yahoo.com.br.





solutions that can be adopted by public authorities in order to preserve the environment and promote economic development.

Keywords: Ferrogrão; Amazon Forest; environmental protection; development; sustainability.

1. INTRODUÇÃO

A agricultura é um dos setores mais importante da economia brasileira. Em 2020, o valor da produção agrícola do Brasil alcançou o patamar de R\$ 470,5 (quatrocentos e setenta, vírgula cinco) bilhões (BRASIL. IBGE/PAM, 2020). No ano de 2020, o valor da produção foi de R\$ 743,3 bilhões, representando um crescimento de 58,6% em relação ao ano de 2021” (BRASIL, IBGE/PAM, 2021). Em 2022, a produção do setor alcançou o valor de R\$ 830,1 (oitocentos e trinta, vírgula um) bilhões, representando uma alta de 11,8% em relação ao ano de 2021 (BRASIL, IBGE/PAM, 2022).

No entanto, a produção agrícola brasileira é bastante prejudicada em razão da logística de transporte atualmente dominante no Brasil. O principal meio de transporte da produção brasileira é o rodoviário², que é bastante dispendioso, tendo em vista a precariedade das rodovias brasileiras. De acordo com MOREIRA; FREITAS; e TOLOI (2018), o Brasil possui apenas 12,9% (doze, vírgula nove por cento) de suas rodovias pavimentadas. Trata-se de um dado assustador para um país gigante que transporta a maior parte de sua produção agrícola através do transporte rodoviário.

Nesse contexto, o Governo Federal possui diversos projetos que têm por objetivo ampliar a malha ferroviária do Brasil. Dentre esses projetos, um dos mais importantes e mais debatido atualmente é a construção da Estrada de Ferro – EF 170, conhecida como Ferrogrão. Isso porque a sua implantação causará grande impacto ambiental, na medida em que será construída no seio da Floresta Amazônica.

A Ferrogrão³ é um projeto prioritário do governo brasileiro, cujos estudos iniciaram em 22/03/2016, e tem por objetivo a construção da Estrada de Ferro – EF 170,

² “A estimativa é que cerca de 70% da carga transportada pelo Brasil é movimentada pelas rodovias (1,064 bilhão de toneladas por quilômetro), enquanto 18% passaram por ferrovias (298 bilhões de toneladas por quilômetro), de acordo com a SETCESP”. Disponível em: [Brasil tem apenas 13% das estradas pavimentadas – SETCESP](#), acesso em 10/07/2023.

³ (...) segmento ferroviário entre os municípios de Sinop/MT e Miritituba, distrito do município de Itaituba/PA. Possui aproximadamente 933 km de extensão, sendo complementado por dois ramais: Santarenzinho, entre Itaituba/PA e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com cerca de 32 km de extensão; e Itapacurá, localizado integralmente no município de Itaituba/PA, com aproximadamente 11 km de extensão. O traçado foi sugerido pelos estudos iniciais realizados pela Estação da Luz Participações – EDLP (...). Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/ferrograo-cf-170>. Acesso em: 10/07/2023.



entre o a Estado de Mato Grosso (Município de Sinop) e o estado do Pará (Porto de Miritituba). “Trata-se de um “projeto fundamental para o escoamento da produção do Mato Grosso pelo Arco Norte do país, Ferrogrão hoje é o principal empreendimento para transformar a logística brasileira” (BRASIL.ANTT,2023).

De acordo com Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a obra terá mais de 933 (novecentos e trinta e três) quilômetros de extensão, cujo investimento previsto é de R\$ 25,20 bilhões, exclusivamente da iniciativa privada. De acordo com o Ministério dos Transportes (2021), o projeto proporcionará uma “economia de cerca de R\$ 20 bilhões no custo do frete em relação à rodovia”.

Na defesa do projeto, o Governo Federal (2021) afirma que um ponto importante do projeto logístico diz respeito à sustentabilidade ambiental, pois está previsto " (...) a criação de uma barreira verde, com plantio conservatório, segurando a expansão fundiária e retirando gás carbônico da atmosfera⁴”.

Além disso, de acordo com informação do Ministério da Infraestrutura (2021), o projeto prevê a “captação de “green bonds”, reduzindo em 50% a emissão dos gases do efeito estufa”. Sustenta ainda que “Cerca de 1 milhão de toneladas de CO2 serão retiradas da atmosfera da Amazônia”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2023) estima que o projeto gerará em torno de 385.828 (trezentos e oitenta e cinco mil, oitocentos e vinte oito) empregos (diretos, indiretos e efeito-renda). De acordo com a Agência, o “projeto visa consolidar o novo corredor ferroviário de exportação do Brasil pelo Arco Norte. A ferrovia conectará a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba .

A ANTT (2023) destaca ainda que a construção da ferrovia trará diminuição de emissões de CO2, na medida em que que diminuirá “o fluxo de caminhões pesados e os custos com a conservação e a manutenção”. De acordo com a ANTT (2023), “Esse potencial de redução possibilita que o empreendimento atenda premissas orientadas pelo *Climate Bonds Initiative* (CBI) para permitir futuras emissões de títulos verdes via instrumentos de crédito”.

⁴ Serviços e Informações do Brasil. Principal projeto logístico, Ferrogrão impulsionará escoamento de grão pelo norte do país. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/08/principal-projeto-logistico-ferrograo-impulsionara-escoamento-de-grao-pelo-norte-do-pais> . Acesso em: 10/07/2023.



Nesse contexto, esse trabalho busca apresentar os principais debates acerca do projeto de construção da Estrada de Ferro – EF 170, conhecida como Ferrogrão; e apontar as alternativas para implantação dessa Ferrovia, levando em conta, de um lado, o debate sobre a sustentabilidade ambiental e, de outro, a discussão sobre o desenvolvimento econômico do país.

As perguntas que se buscam responder nesta pesquisa são as seguintes: É possível a construção de uma estrada de ferro no seio da Floresta Amazônica? Como conciliar o desenvolvimento econômico com a proteção ambiental na construção da Estrada de Ferro – EF 170 (Ferrogrão)?

Para responder a estes questionamentos, inicialmente se analisará o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) da construção da infraestrutura ferroviária EF-170, apresentado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) pela empresa MRS Ambiental. Em seguida apresentará o debate sobre o tema veiculado em diversos jornais *on line* no Brasil.

Também será apresentada a discussão jurídica em torno do tema, em especial, em relação ADI 6553, que tramita atualmente no STF, na qual se questiona a constitucionalidade da Lei nº 13.452/2017 (ADI 6553), oriunda da conversão da Medida Provisória 758/2016, editada no Governo de Michel Temer, a qual alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim e criou a Área de Proteção Ambiental Rio Branco.

Por fim, apontará instrumentos que permitam uma conciliação possível entre o desenvolvimento econômico (construção da ferrovia Ferrogrão) e a sustentabilidade ambiental (proteção da floresta Amazônica).

2. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) DA FERROVIA FERROGRÃO

De acordo com o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) da infraestrutura ferroviária EF-170, apresentado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) pela empresa MRS Ambiental, o projeto tem como objetivo social, dentre outros:” Diminuir o tráfego de veículos de carga na rodovia BR-163/MT/PA; Promover a melhoria da qualidade de



vida das populações lindeiras ao corredor ferroviário por meio da geração de renda durante a sua implantação (ROSA, Vol I, Tomo I, 2020)⁵.

Dentre os objetivos econômicos, destacam-se: “Promover alternativas mais econômicas para o escoamento da produção de grãos do Centro Oeste; Aumentar a exportação das commodities brasileiras com o aumento da competitividade dos produtos; • Redução do custo do frete de carga” (ROSA, Vol I, Tomo I, 2020).

O Relatório ainda apresenta os objetivos técnicos do projeto: “Viabilizar um eixo de transporte entre as regiões Centro-Oeste com o Arco Norte; Integração de boa parte da malha ferroviária brasileira com o Arco Norte; Desenvolver a multimodalidade no transporte de cargas; Fomentar o desenvolvimento da produção” (ROSA, Vol I, Tomo I, 2020).

No Tomo IV do EIA/RIMA⁶ do projeto, foram apontados os impactos socioeconômicos negativos, dentre os quais se destacam: “Especulação imobiliária; Conflitos com e entre comunidades e/ou moradores; Aumento do índice de doenças transmissíveis e prostituição; Alteração na qualidade de vida da população; Aumento da criminalidade” (ROSA, Vol I, Tomo VI, 2020).

Por outro lado, apresenta diversos impactos positivos no meio socioeconômico: “Aumento da arrecadação tributária e dinamização da economia (Operação); Diminuição das pressões atuais sobre o sistema rodoviário; Estímulo ao incremento e diversificação das atividades econômicas; Melhoria no escoamento de produção” (ROSA, Vol I, Tomo VI, 2020).

Em relação aos impactos negativos ao meio ambiente, o relatório aponta ainda, dentre outros: “Contaminação do solo e dos recursos hídricos; Alteração das propriedades geotécnicas do solo; Deflagração de processos erosivos; Assoreamento de cursos d’água”. (ROSA, Vol I, Tomo VI, 2020).

A obra também apresentará perturbação ao equilíbrio ecológico, com diversas consequências danosas, tais como “Interferência em APP; Aumento de espécies exóticas invasoras da flora; Degradação paisagística cênica produzida em escala local; Diminuição do número de indivíduos de espécies nativas da flora, endêmicas, raras protegidas e ameaçadas de extinção” ((ROSA, Vol I, Tomo VI, 2020).

⁵ Disponível em: EIA_CHARACTERIZAÇÃO_EMPREENDIMENTO.pdf (ibama.gov.br). Acessado em: 27/09/2023.

⁶ Disponível em: EIA_Sint_Imp_AI_Med_Progr.pdf (ibama.gov.br). Acessado em: 27/09/2023.



Como aspecto positivo, o estudo aponta a “Ampliação do Conhecimento e Implantação de Atividades de Proteção à Fauna da Região” e “Ampliação do Conhecimento Sobre a Fauna da Região” (ROSA, Vol I, Tomo VI, 2020).

Em relação aos impactos, cabe ainda destacar que, de acordo com os estudos apresentados, “As atividades transformadoras previstas para as fases de planejamento, instalação e operação da EF-170 totalizam 50 impactos ambientais, sendo 40 negativos e dez positivos. (ROSA, Vol I, Tomo VI, 205, 2020).

ROSA (Vol I, Tomo VI, 2020) destaca que “O traçado proposto para o empreendimento intercepta 15 área prioritária para a conservação da biodiversidade, as quais totalizam 645,6 km, ou seja, 54,3% do EF-170 estão dentro de área com relevância biológica”.

Observa-se dos dados apresentados que, de fato, a construção da EF – 170 produzirá impactos ambientais e socioeconômicas de grandes proporções na Floresta Amazônica, razão pela qual tem se tornado tema de constante debate na imprensa brasileira.

No tópico seguinte, será apresentado, pois, como a imprensa brasileira vem debatendo o tema⁷.

3. DEBATE JORNALÍSTICO

No canal de Notícias Poder 360 (2023), a manchete é chamativa: “Projeto da Ferrogrão não se sustenta, diz Claudio Frischtak”⁸. A reportagem divulga a opinião do economista e presidente da *Inter.B Consultoria Internacional de Negócios*, o qual defende que “apresenta diversas inconsistências e não trará os benefícios socioeconômicos que promete”. De acordo com o Site: “Na visão do economista, a construção de uma ferrovia que atravessa o bioma vai contra os compromissos assumidos pelo país para preservar a floresta e reduzir o desmatamento.”

O economista, entrevistado pelo Poder 360, aponta, contudo, alternativas: “um empreendimento mais correto seria a ampliação da BR-163, que faz o mesmo trajeto da

⁷ A pesquisa foi realizada no dia 10 de julho de 2023 da seguinte forma: no site [Google](#), foi inserida entre aspas a palavra Ferrogrão. E assinalada a aba notícias. A resposta foi “Aproximadamente 300 resultados (0,17 segundos)”. Para fins deste Trabalho, serão destacadas apenas as 5 primeiras notícias.

⁸ <https://www.msn.com/pt-br/noticias/brasil/projeto-da-ferrogr%C3%A3o-n%C3%A3o-se-sustenta-diz-claudio-frischtak/ar-AA1dTHwF>



Ferrogrão, aliada à melhoria nas hidrovias do rio Tapajós e do rio Madeira. Porém, essa estratégia necessita de uma relicitação da rodovia para ser viável”.

No site Um só Planeta⁹, a notícia destaca o debate entre ambientalista, governo e agronegócio. De acordo com o site, “Um Só Planeta ouviu ambientalistas, indígenas e os setores público e privado sobre possíveis alternativas e sobre os potenciais benefícios e prejuízos econômicos e socioambientais da obra”.

O noticiário eletrônico anuncia que, de acordo com os críticos “Os impactos em Terras Indígenas (TIs), parques de conservação e a aceleração da exploração econômica da região a partir da execução do projeto atual da ferrovia não compensariam seus benefícios”, pois ele aumentaria desmatamento, tendo em vista que a “redução do custo do frete pela ferrovia deve incentivar a ocupação de áreas no Mato Grosso e no Pará para plantações de soja”.

Além disso, o site aponta ainda uma análise dos pesquisadores do *Climate Policy Initiative*/Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (CPI/PUC-Rio), publicada em 2020, que concluíram que a implantação do projeto FERROGRÃO poderá levar “ao desmatamento de cerca de 2 mil quilômetros quadrados de vegetação nativa em quase 40 municípios”.

A notícia também divulga ponto de vista favorável ao projeto. Os argumentos favoráveis apontados pelo noticiário são: 1) “o traçado da ferrovia deve correr paralelo à BR-163, evitando que mais trechos sejam desmatados, além de reduzir acidentes e a emissão de CO₂ na atmosfera com o transporte de carga por trilhos”; (...); 2) “arrecadação tributária de R\$ 625 milhões com o investimento e de R\$ 5,3 bilhões com a operação”; 3) “redução do custo do frete em R\$ 19,2 bilhões em relação à rodovia BR-163”; “ampliação de ações de fiscalização contra expansão ilegal da fronteira agrícola”.

O site O Liberal (2023) destaca a crítica feita pelo Ex-Ministro Aldo Rebelo ao Ministério Público Federal: “É inaceitável uma instituição do Estado brasileiro, paga pelo povo brasileiro, funcionar como braço jurídico das ONGs. É o caso evidente dessa Ferrogrão”¹⁰.

⁹ Disponível em: [Ferrogrão: ferrovia na Amazônia divide ambientalistas, governo e agronegócio | Sociedade | Um só Planeta \(globo.com\)](#); Acesso em: 10/07/2023.

¹⁰ Disponível em: [Aldo Rebelo critica paralisação da Ferrogrão: ‘interesse público e nacional’ | Política | O Liberal](#); Acesso em: 10/07/2023.



O site NeoFeed (2023) destaca a decisão de Alexandre de Moraes que, atendendo um pedido da Advocacia-Geral da União, autorizou “a retomada da análise dos estudos e processos administrativos relacionados à Ferrogrão”. Destaca que “após 10 anos, a Ferrogrão, uma ferrovia de R\$ 23 bilhões, pode sair do papel”¹¹.

Por fim, o site Band.com.br (2023) apresenta uma reportagem sob a seguinte manchete: “Projeto da Ferrogrão completa 10 anos no papel”. A reportagem veicula a análise de Sonia Blota acerca do “projeto da Ferrogrão e o julgamento no Supremo Tribunal Federal sobre a proposta”, na qual destaca o atraso de 10 anos e defende que “o Brasil precisa se desenvolver e obra de infraestrutura são essenciais” e que tudo deve ser seguindo “mais rígido padrão ambiental”¹².

Apresentado esse debate Jornalístico, é importante destacar o debate jurídico sobre a construção da Ferrogrão.

4. O DEBATE JURÍDICO

O Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) ajuizou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra a Lei nº 13.452/2017 (BRASIL. STF. ADI 6553, 2020), oriunda da conversão da Medida Provisória 758/2016, editada no Governo de Michel Temer, a qual alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim¹³ e criou a Área de Proteção Ambiental Rio Branco (BRASIL. LEI 13.453, 2017).

Os parágrafos 1º e 2º desta Lei estabelecem:

§ 1º A área de que trata o caput deste artigo é destinada aos leitos e às faixas de domínio da EF-170 e da BR-163.

§ 2º Uma vez instalada a ferrovia de que trata o § 1º deste artigo, as frações das áreas discriminadas no caput deste artigo que não forem efetivamente utilizadas serão reintegradas ao Parque Nacional do Jamanxim por efeito desta Lei, mediante ato do Poder Executivo federal, dispensado o disposto no § 2º do art. 22 da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000.

Art. 3º O disposto no art. 2º desta Lei não exime o empreendedor da prévia obtenção dos licenciamentos e do cumprimento das obrigações com os órgãos competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente

¹¹ Disponível em: [Após 10 anos, a Ferrogrão, uma ferrovia de R\\$ 23 bilhões, pode sair do papel - NeoFeed](#). Acesso em: 10/07/2023.

¹² Disponível em: [Projeto da Ferrogrão completa 10 anos no papel | Rádio Bandeirantes \(uol.com.br\)](#). Acesso em: 10/07/2023.

¹³ BRASIL. LEI 13.453/2017. Parque Nacional do Jamanxim, criado pelo [Decreto de 13 de fevereiro de 2006](#), localizado nos Municípios de Itaituba e Trairão, no Estado do Pará. Disponível em: [\(L13452 planalto.gov.br\)](#). Acesso em: 10/07/2023.



(Sisnama) e com os demais órgãos da administração pública federal, necessários à efetivação das obras e atividades relativas à implantação e à operação da EF-170. (BRASIL. LEI 13.453, 2017).

Em decisão monocrática, em 2021, o Ministro Alexandre de Moraes determinou a suspensão da eficácia da lei e a suspensão do Projeto Ferrogrão. A decisão acatou os argumentos apresentados pelo partido:

“(...) ofensa aos arts. 216; 225, § 1º, III; e 231, da Constituição Federal, bem como aos princípios da reserva legal e da proibição do retrocesso socioambiental”

“(...) para a alteração e supressão das áreas das unidades de conservação é necessária a promulgação de lei em sentido formal, de modo que seria imprópria a utilização da medida provisória para tal finalidade”

“(...) o Parque Nacional do Jamanxim é um patrimônio cultural imaterial, de modo que a alteração de seus limites violaria também o art. 216 da Constituição Federal, e que as modificações realizadas pela lei impugnada afetam direta e indiretamente os povos indígenas da região, em violação ao art. 231 da Constituição Federal” BRASIL. STF. ADI 6553, 2020

Na decisão proferida na ADI, o Ministro Alexandre de Moraes apresentou as teses firmadas no julgamento da ADI 4714, de relatoria da eminente Min. CÁRMEN LÚCIA:

(a) possibilidade de análise dos requisitos constitucionais para a edição de medida provisória após sua conversão em lei; (b) admissão, em caráter excepcional, da declaração de inconstitucionalidade de medida provisória quando comprovado abuso de competência normativa por parte do Chefe do Poder Executivo, decorrente da inobservância dos requisitos constitucionais de relevância e urgência; e (c) impossibilidade de as medidas provisórias veicularem normas modificadoras de espaços territoriais especialmente protegidos, sob pena de esvaziamento do quanto disposto pelo art. 225, III, da Constituição Federal.

Além disso, destaca que “o meio ambiente, como um todo, obteve especial atenção por parte do legislador constituinte, que impôs ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (art. 225, caput, da CF).” (BRASIL. STF. ADI 4714, 2012).

Análise e julgamento da ADI pelo Plenário do STF foi marcada para 31 de maio de 2023, no entanto, o Ministro Alexandre de Moraes, a pedido da Advocacia-Geral da



União, encaminhou a ADI ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios (Cesal), a fim de que o Centro apresente, em 60 dias, medidas para resolução dessa controvérsia¹⁴.

Por outro lado, o Ministro decidiu pela retomada dos estudos e andamento dos processos administrativos relacionados à construção da estrada de ferro (EF-170). No Despacho que determinou a continuidade dos estudos e o encaminhamento para conciliação, o Ministro destacou a importância do Projeto Ferrogrão para o país.

- a) redução de R\$ 6.1 bilhões de externalidades negativas da rodovia cerca de 50% do total (emissões de CO₂, acidentes, congestionamentos, etc);
- (b) geração de quase 30 mil empregos diretos na construção e operação 373 mil empregos no total;
- (c) redução de R\$ 19,2 bilhões no custo do frete em relação à rodovia;
- (d) arrecadação tributária de R\$ 625 milhões com o investimento e de R\$ 5,3 bilhões com a operação;
- e) compensações socioambientais estimadas em mais de R\$ 735 milhões R\$ 42 milhões para compensação só do SNUC.

Recentemente, no dia 19 de setembro de 2023, o STF, tendo em vista “os avanços já concretizados após o início dos diálogos sobre a controvérsia tratada na presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, e consideradas as propostas consensualizadas pelos interessados no âmbito do Centro de Soluções Alternativas de Litígios”, decidiu pela suspensão do processo de implantação da ferrovia pelo prazo de 6 (seis) meses, a fim de que se concluam os estudos acerca da obra¹⁵.

A construção da Ferrovia Ferrogrão realmente é bastante debatida e busca atender o desenvolvimento econômico do país, contudo, não se pode esquecer da proteção ambiental, em especial, da diversidade da Floresta Amazônica.

O desenvolvimento da Amazônia e econômico do Brasil deve ocorrer, contudo, de forma que respeite também o meio ambiente. Não se deve impedir totalmente o desenvolvimento nem permitir a destruição sem controle das nossas florestas.

A construção da Ferrovia deve ser a oportunidade de se buscar negociar uma proteção ambiental de forma holística em todo o país. Ao invés de impedir a construção da estrada de ferro, o melhor caminho é a aproveitar a sua construção para debater e

¹⁴ STF. Ação sobre Ferrogrão é enviada ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios do STF. Disponível em: [Supremo Tribunal Federal \(stf.jus.br\)](http://SupremoTribunalFederal(stf.jus.br)). Acesso em 10/07/2023.

¹⁵ Disponível em: [Supremo Tribunal Federal \(stf.jus.br\)](http://SupremoTribunalFederal(stf.jus.br)). Acesso em 29/09/2023.



avançar em temas que trarão benefícios ao meio ambiente a longo prazo. Ou seja, buscar implantar e consolidar projetos de proteção ambiental a nível nacional.

O argumento que considera apenas a destruição das florestas, como percebido na maioria do noticiário brasileiro, sem levar em conta as possibilidades de proteção ambiental em nível maior do que o atual, é contrário à real defesa do meio ambiente e ao desenvolvimento do país.

Nesse sentido, sem pretensão de esgotar o tema, mais apenas para iniciar o debate, propõe-se adoção de algumas práticas ou procedimentos sustentáveis que minimizem os danos da construção da Ferrovia Ferrogrão à Floresta Amazônica e permitam a sua construção, de modo que seja possível conciliar a proteção da floresta e o desenvolvimento econômico.

5. A PROTEÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL. A CONCILIAÇÃO POSSÍVEL

A proteção do meio ambiente é inegociável. E o desenvolvimento econômico é indispensável para preservação da economia do país e para melhoria da qualidade de vida da população brasileira.

A proteção do meio ambiente decorre diretamente da nossa Constituição que consagra: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (art. 225)

Para assegurar essa proteção, a Constituição brasileira apresenta diversos deveres ao poder público¹⁶. Esses deveres não impedem o desenvolvimento do país ou a supressão das florestas.

¹⁶ Art. 225, §1º: § 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas; (Regulamento); II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético; (Regulamento) (Regulamento) (Regulamento) (Regulamento); III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; (Regulamento)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; (Regulamento) V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; (Regulamento); VI - promover



Nos termos do § 4º do art. 225 da CF, a floresta amazônica é patrimônio nacional e “sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais”.

Por outro lado, o desenvolvimento econômico do país também é assegurado pela Constituição brasileira. De acordo com o art. 170, a “ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social (...)”.

A desenvolvimento econômico deve observar a “defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação” (art. 170, inciso VI).

A conciliação da ordem econômica e da defesa do meio ambiente é possível e deve avançar em pautas mais modernas, tais como: utilização de novas tecnologias para a proteção da floresta amazônica (criação de corredores ecológicos, criação e restauração de *habitats*, por exemplo) e adoção de política pública que implante, de forma permanente, um plano de economia circular.

5.1 CRIAÇÃO DE CORREDORES ECOLÓGICOS

Uma medida que pode diminuir o impacto da construção da Estrada de Ferro é a criação de passagens verdes, evitando que os animais e humanos atravessem diretamente a estrada, evitando, portanto, acidentes. De acordo com ARAGÃO (2014), “Os corredores verdes, corredores de espécies, ou ecodutos, são intervenções no meio natural e na paisagem destinadas a compensar a fragmentação já consumada de *habitats*, sobretudo em virtude da construção de infraestruturas lineares”.

5.2 CRIAÇÃO OU RESTAURAÇÃO DE *HABITATS*

a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente; VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade. (Regulamento); VIII - manter regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, na forma de lei complementar, a fim de assegurar-lhes tributação inferior à incidente sobre os combustíveis fósseis, capaz de garantir diferencial competitivo em relação a estes, especialmente em relação às contribuições de que tratam a alínea "b" do inciso I e o inciso IV do caput do art. 195 e o art. 239 e ao imposto a que se refere o inciso II do caput do art. 155 desta Constituição. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 123, de 2022)





Outra possibilidade para compensar os efeitos negativos da Ferrovia é impor aos investidores do Projeto a criação e restauração de *habitats*, a fim de que diminua o impacto sobre fauna e a flora.

Inclusive, considerando que o tempo de concessão para iniciativa privada da Ferrovia é mais de meio século, o Governo poderia adotar o que a Professora Alexandra Aragão (2014) denomina de “bancos de solos prospectivamente restaurados”.

Professora da Universidade de Direito de Coimbra explica esse modelo de restauração ambiental da seguinte forma:

(...) entidades públicas ou privadas investem no desenvolvimento de atividades de restauração de zonas degradadas ou de recriação de habitats. Quando um projeto for aprovado sob condição de adoção de medidas compensatórias eficazes, os promotores podem cumprir o seu dever pagando simplesmente o investimento já feito, ou mesmo adquirindo a área de conservação com o compromisso de a manter. Naturalmente, a natureza compensatória do pagamento do solo depende da existência de um cadastro de solos prospectivamente restaurados, onde se registre o estado dos terrenos antes e depois da intervenção, a extensão espacial e temporal da intervenção, o valor do investimento feito, etc. (ARAGÃO, 2014).

Alexandra Aragão (2014) esclarece que, como forma de reduzir os impactos ambientais na área em que ocorrerá a intervenção humana, o “governo poderia estabelecer que os investidores ou concessionários seriam obrigados a investir determinado percentual do lucro obtido com a exploração da Ferrovia na restauração prospectivas e em áreas semelhantes às degradadas”.

5.3 ADOÇÃO DE UM PLANO DE ECONOMIA CIRCULAR

A discussão não deve ser no sentido de impedir a construção da Ferrovia, mas orientada na busca por alternativas para conciliar o desenvolvimento da Região Amazônica com a proteção ambiental de âmbito Nacional.

É necessário que a sociedade não exija a abstenção do governo, criando um manto sagrado e intocável na Amazônia - quando se sabe que isso é impossível-, mas busque uma atuação do Governo no sentido de criar políticas públicas no sentido de desenvolver a Região, com a proteção responsável da floresta.



É importante mencionar que o poder público pode promover um plano de ação voltado para a efetivação de uma economia circular, tendo como horizonte a sustentabilidade ambiental.

Nesse sentido, cabe mencionar o conceito de economia circular trazida pelo Prof. Angelo Lalli (2013): “The circular economy is a model of production and consumption that involves sharing, lending, reusing, repairing, refurbishing, and recycling existing materials and products for as long as possible”. Ou seja, dentro do debate da Construção da Estrada de Ferro 170, a sociedade e ambientalistas podem exigir do governo o compromisso de criar uma plano de ação de economia circular não só na Região Amazônica, mas no âmbito nacional.

A ferrovia Ferrogrão é um projeto muito importante para Governo e para o setor agropecuário do país, de modo que será um importante momento para que a sociedade pressione o poder público federal a assumir compromisso de adoção de políticas sérias de proteção ambiental.

A construção da ferrovia pode ser um importante palco para se exigir o cumprimento de metas audaciosas de proteção ambiental e obrigar o estado assumir compromissos mais concretos de sustentabilidade.

6. CONCLUSÃO

O debate acerca da construção da ferrovia denominada Ferrogrão deve levar em conta o desenvolvimento do país e a busca por implementação de políticas públicas de proteção ambiental mais abrangente. A construção da Ferrovia não deve ser impedida, mas ser utilizada como um fator de negociação para que o país avance em pautas importantes de proteção ambiental.

A sociedade deve exigir que o governo assuma compromisso de implementar políticas e adotar mecanismo de proteção ambiental, como a inovação e adoção de novas tecnologias em favor do meio ambiente, criação de corredores ecológicos e criação e restauração de *habitats* para minimizar os danos causados pela construção da ferrovia federal, bem como a regulamentação e adoção de um plano de economia circular.

O discurso de que “não pode construir sem destruir” pode ser substituído pelo de “construção com mais proteção”. Ou seja, nada impede a construção de projeto que provoque a supressão de florestas e danos ao meio ambiente, mas desde que as



condicionantes de proteção do meio ambiente sejam maiores e causem mais impactos positivos do que negativos, levando em conta todo o contexto de proteção advinda e a exigência de proteção ambiental em outras áreas, inclusive com replantio de novas florestas.

Desse modo, é possível conciliar a construção da ferrovia Ferrogrão – EF- 170 com a proteção ambiental, principalmente, com adoção de novas tecnologias de proteção ambiental. O desenvolvimento econômico deve caminhar ao lado da proteção ambiental, um não pode impedir a realização do outro, de modo que se deve sempre buscar alternativas para conciliá-los e não os impedir de avançarem.

REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Alexandra. **Ultrapassar o déficit ecológico em tempo de crise (económica) Breves reflexões o dever de restauração de habitats.** In: Direito e justiça ambiental [recurso eletrônico] : diálogos interdisciplinares sobre a crise ecológica / orgs. Carlos E. Peralta, Luciano J. Alvarenga, Sérgio Augustin. - Caxias do Sul, RS : Educs, 2014; (p.209).

BAND.UOL. **Projeto da Ferrogrão completa 10 anos no papel.** Disponível em: [Projeto da Ferrogrão completa 10 anos no papel | Rádio Bandeirantes \(uol.com.br\)](https://www.uol.com.br/radio-bandeirantes/2023/10/07/projeto-da-ferrograo-completa-10-anos-no-papel/). Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL.ANTT. **Ferrogrão – EF-170.** <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/ferrograo-ef-170>

BRASIL.ANTT. **Principal projeto logístico, Ferrogrão impulsionará escoamento de grão pelo norte do país.** Disponível em: [Principal projeto logístico, Ferrogrão impulsionará escoamento de grão pelo norte do país \(www.gov.br\)](https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/ferrograo-ef-170). Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. IBGE. **Apresentação PAM 2020.** Disponível em: [Apresentação do PowerPoint \(ibge.gov.br\)](https://www.ibge.gov.br/pam/2020/). Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. IBGE/PAM. **Em 2022, o valor da produção agrícola no Brasil chegou ao recorde de R\$ 830,1 bilhões, com alta de 11,8% ante 2021. A produção de grãos cresceu 3,8% e chegou ao recorde de 263,8 milhões de toneladas.** Disponível em: [Em 2022, Sorriso \(MT\) manteve a liderança na produção agrícola | Agência de Notícias \(ibge.gov.br\)](https://www.ibge.gov.br/pam/2022/09/em-2022-o-valor-da-producao-agricola-no-brasil-chegou-ao-recorde-de-r-830-1-bilhoes-com-alta-de-11-8-ante-2021-a-producao-de-graos-cresceu-3-8-e-chegou-ao-recorde-de-263-8-milhoes-de-toneladas.html). Acessado em 27/09/2023.

BRASIL. IBGE/PAM. **Valor de produção bate recorde, mas safra 2021 não supera ano anterior.** Disponível em: [Valor de produção bate recorde, mas safra 2021 não supera ano anterior | Agência de Notícias \(ibge.gov.br\)](https://www.ibge.gov.br/pam/2022/09/valor-de-producao-bate-recorde-mas-safra-2021-nao-supera-ano-anterior.html). Acessado em 27 de setembro de 2023.



BRASIL. INFRAESTRUTURA. **Serviços e Informações do Brasil. Notícias. Infraestrutura. Principal projeto logístico, Ferrogrão impulsionará escoamento de grão pelo norte do país**, 2021. Disponível em: [Principal projeto logístico, Ferrogrão impulsionará escoamento de grão pelo norte do país \(www.gov.br\)](http://www.gov.br) Acessado em 27/09/2023.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. FERROVIA: **Ferrogrão pode gerar economia de R\$ 19 bilhões no custo do frete, diz secretário do MInfra**, 2021. Disponível em: [Ferrogrão pode gerar economia de R\\$ 19 bilhões no custo do frete, diz secretário do MInfra — Ministério dos Transportes \(www.gov.br\)](http://www.gov.br). Acessado em 27/09/2023.

BRASIL. **Serviços e Informações do Brasil. Principal projeto logístico, Ferrogrão impulsionará escoamento de grão pelo norte do país**. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2021/08/principal-projeto-logistico-ferrograo-impulsionara-escoamento-de-grao-pelo-norte-do-pais> . Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. STF. **Ação sobre Ferrogrão é enviada ao Centro de Soluções Alternativas de Litígios do STF**. Disponível em: [Supremo Tribunal Federal \(stf.jus.br\)](http://stf.jus.br). Acesso em 10/07/2023.

BRASIL. STF. **ADI 6553**. Disponível em: [Supremo Tribunal Federal \(stf.jus.br\)](http://stf.jus.br) Acesso em: 10/07/2023.

LALLI, Angelo. **European green deal: clean energy and circular economy**. In Congresso “DESAFIOS DA TRANSIÇÃO DIGITAL E ECOLÓGICA NA EUROPA E NO MUNDO”, AEEC/FDUC. EDAP/IDP. AEEC. 05 de junho de 2023.

MOREIRA, M. A. L.; FREITAS JUNIOR, M. de; TOLOI, R. C. **O transporte rodoviário no Brasil e suas deficiências**. Refas - Revista Fatec Zona Sul, [S. l.], v. 4, n. 4, p. 1–13, 2018. Disponível em: <https://revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/191>. Acesso em: 17 jul. 2023.

NEOFEEED. **Após 10 anos, a Ferrogrão, uma ferrovia de R\$ 23 bilhões, pode sair do papel** Disponível em: [Após 10 anos, a Ferrogrão, uma ferrovia de R\\$ 23 bilhões, pode sair do papel - NeoFeed](#) Acesso em: 10/07/2023.

O LIBERAL. **Aldo Rebelo critica paralisação da Ferrogrão: 'interesse público e nacional'**. Disponível em: [Aldo Rebelo critica paralisação da Ferrogrão: 'interesse público e nacional' | Política | O Liberal](#); Acesso em: 10/07/2023.

ROSA, Alexandre Nunes da. **MRS Estudos Ambientais Ltda. ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) VOLUME I – TOMO I INFORMAÇÕES GERAIS E CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO** Licenciamento Ambiental das Obras de Implantação da Infraestrutura Ferroviária EF170 – Trecho Lucas do Rio Verde/MT – Itaituba/PA, 2020. Disponível em:





EIA_CHARACTERIZAÇÃO_EMPREENDIMENTO.pdf (ibama.gov.br). Acesso em: 10/07/2023; p. 20/21.

ROSA, Alexandre Nunes da. MRS Estudos Ambientais Ltda. **ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA/RIMA) VOLUME I – TOMO VI SÍNTESE AMBIENTAL, AVALIAÇÃO DE IMPACTOS, ÁREAS DE INFLUÊNCIAS, MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS Licenciamento Ambiental das Obras de Implantação da Infraestrutura Ferroviária EF170 – Trecho Lucas do Rio Verde/MT – Itaituba/PA**. MRS Estudos Ambientais Ltda. 2020. Disponível em: EIA_Sint_Imp_AI_Med_Progr.pdf (ibama.gov.br). Acesso em: 10/07/2023. P. 145/152.

UM SÓ PLANETA. Ferrogrão: ferrovia na Amazônia divide ambientalistas, governo e agronegócio. Disponível em: Ferrogrão: ferrovia na Amazônia divide ambientalistas, governo e agronegócio | Sociedade | Um só Planeta (globo.com); Acesso em: 10/07/2023.