BOCA
BOLETIM DE CONJUNTURA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DO PROJETO FERROGRÃO: ENTRE O DESENVOLVIMENTO E A PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

CONSTITUTIONAL ANALYSIS OF THE FERROGRÃO PROJECT: BETWEEN DEVELOPMENT AND ENVIRONMENTAL PRESERVATION

ANÁLISIS DE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL PROYECTO FERROGRÃO: ENTRE EL DESARROLLO Y LA PRESERVACIÓN AMBIENTAL

https://doi.org/10.56238/bocav25n83-037

Data de submissão: 29/09/2026 **Data de publicação:** 29/10/2026

Lais Cardoso Fontes
Acadêmica do décimo período do curso de bacharelado em Direito
Instituição: Faculdade de Teologia, Filosofia e Ciências Humanas Gamaliel

Aracy Meireles Wischansky
Instituição: Faculdade de Teologia, Filosofia e Ciências Humanas Gamaliel
E-mail: lais.fontes@faculdadegamaliel.com.br
Orcid: https://orcid.org/0009-0008-8846-0138

RESUMO

A presente pesquisa aborda a análise do controle de constitucionalidade e dos aspectos socioambientais do projeto Ferrogrão (EF-170). O empreendimento prevê a construção de uma ferrovia de 933 km de extensão, ligando Sinop (MT) a Miritituba (PA). Ocorre que a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim foi feita por Medida Provisória, gerando debates sobre o desrespeito ao artigo 225 da Constituição Federal e a ameaça aos direitos das comunidades indígenas. Com o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6553 pelo Supremo Tribunal Federal, as discussões ganharam destaque nacional. Diante disso, o objetivo geral do artigo será analisar a constitucionalidade do uso de medida provisória em matéria ambiental e a preservação dos direitos socioambientais no projeto da Ferrogrão, com base na ADI nº 6553. Como metodologia da pesquisa, utilizaremos a pesquisa bibliográfica, documental, artigos de lei e fontes publicadas na rede mundial de computadores.

Palavras-chave: Ferrogrão. ADI 6553. Unidades de Conservação. Controle de Constitucionalidade.

ABSTRACT

This study addresses the analysis of constitutional control and socio-environmental aspects of the Ferrogrão project (EF-170). The project involves the construction of a 933 km railway connecting Sinop (MT) to Miritituba (PA). However, the alteration of the boundaries of the Jamanxim National Park was carried out by Provisional Measure, triggering debate regarding the violation of Article 225 of the Federal Constitution and the threat to the rights of indigenous communities. With the judgment of Direct Action of Unconstitutionality (ADI) No. 6553 by the Federal Supreme Court, the discussions gained national prominence. Therefore, the general objective of the article will be to analyze the

constitutionality of using a provisional measure in environmental matters and the preservation of socio-environmental rights in the Ferrogrão project, based on ADI No. 6553. As research methodology, we will use bibliographic and documentary research, legal articles, and sources published on the world wide web.

Keywords: Ferrogrão. ADI 6553. Conservation Units. Constitutional Review.

RESUMEN

La presente investigación aborda el análisis del control de constitucionalidad y de los aspectos socioambientales del proyecto Ferrogrão (EF-170). El emprendimiento prevé la construcción de un ferrocarril de 933 km de extensión, conectando Sinop (MT) a Miritituba (PA). Ocurre que la alteración de los límites del Parque Nacional del Jamanxim fue hecha por Medida Provisional, generando debates sobre el incumplimiento del artículo 225 de la Constitución Federal y la amenaza a los derechos de las comunidades indígenas. Con el fallo de la Acción Directa de Inconstitucionalidad (ADI) nº 6553 por el Supremo Tribunal Federal, las discusiones ganaron destaque nacional. Ante esto, el objetivo general del artículo será analizar la constitucionalidad del uso de medida provisional en materia ambiental y la preservación de los derechos socioambientales en el proyecto de Ferrogrão, con base en la ADI nº 6553. Como metodología de la investigación, utilizaremos la investigación bibliográfica, documental, artículos de ley y fuentes publicadas en la red mundial de computadoras.

Palabras clave: Ferrogrão. ADI 6553. Unidades de Conservación. Control de Constitucionalidad.

1 INTRODUÇÃO

A Ferrogrão é um projeto ferroviário projetado para interligar o polo produtor de Sinop (MT) ao porto de Miritituba, em Itaituba (PA), ao longo de 933 quilômetros. Apontado pelo Governo Federal e pelo setor do agronegócio como uma solução logística estratégica no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o empreendimento gera intensos debates jurídicos e socioambientais desde a sua concepção. O principal impasse judicial tramitou no Supremo Tribunal Federal (STF) por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553, protocolada pelo PSOL.

A parte central da controvérsia jurídica reside na Lei nº 13.452/2017, fruto da conversão da Medida Provisória (MP) nº 758/2016, que reduziu os limites do Parque Nacional do Jamanxim para viabilizar a passagem da ferrovia. Sustentava-se que tal alteração violaria o artigo 225, § 1º, inciso III, da Constituição Federal, por ter sido promovida inicialmente via Medida Provisória e sem os devidos estudos prévios.

A Corte Suprema encerrou o julgamento de mérito da ADI 6553 no dia 21 de maio de 2026, declarando a constitucionalidade formal da norma sob o entendimento de que a sanção e conversão legislativa sanaram a exigência constitucional. Contudo, a decisão abriu precedentes para a flexibilização da proteção de Unidades de Conservação e manteve o empreendimento sob análise jurídico e ambiental, uma vez que a execução da obra permanece condicionada às etapas de licenciamento ambiental (EIA/RIMA) junto ao IBAMA e às garantias de consulta às populações afetadas.

Justifica-se a escolha do tema dada a urgência de compreender as fragilidades jurídicas, institucionais e econômicas que envolvem o projeto da Ferrogrão.

Dessa forma, a problemática do artigo será: em que medida a alteração de limites de Unidades de Conservação por meio de Medida Provisória compromete as garantias constitucionais de proteção ambiental e viola os direitos socioambientais das populações atingidas?

Diante disso, o objetivo geral do artigo será analisar a constitucionalidade da alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim e os impactos socioambientais da Ferrogrão. Como pontos norteadores de discussão da pesquisa, será apresentada a contextualização do projeto (EF-170); a verificação do cumprimento do art. 225 da Constituição Federal na conversão da MP nº 758/2016 na Lei nº 13.452/2017; a decisão do STF na ADI 6553; a análise dos impactos sobre povos originários e as inconsistências técnico-financeiras da obra.

As discussões levantadas serão fundamentadas com base na metodologia da pesquisa pura, principalmente as discussões na Lei Federal nº 13.452/2017, na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6553 e no artigo 225 da Constituição Federal, assim como em pesquisas bibliográficas, artigos de lei e artigos publicados na rede mundial de computadores.

2 O PROJETO FERROGRÃO (EF-170)

Projetada sob a denominação técnica de EF-170, a Ferrogrão constitui um empreendimento de infraestrutura ferroviária que abrange 933 km de extensão de linha principal, conectando o município de Sinop, em Mato Grosso, ao porto fluvial de Miritituba, em Itaituba, no Pará, à luz de dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Conforme apontado pelo Supremo Tribunal Federal (2026), o projeto contempla ainda o planejamento de dois ramais estratégicos: o ramal de Santarenzinho, com 32,3 km, e o ramal de Itapacurá, com 11 km de extensão.

A busca por soluções para os antigos problemas do transporte de cargas no Brasil impulsionou a formulação da EF-170. Por ter sido integrada como prioridade no Programa de Parcerias de Investimentos, a ferrovia consolidou-se, segundo diretrizes do Governo Federal, como um marco da política de infraestrutura voltada à atração de capital privado para a expansão ferroviária nacional. Sob a perspectiva econômica e operacional, o empreendimento justifica-se pela urgência de mitigar o fluxo rodoviário intenso e o desgaste da BR-163.

Análises feitas pelo Instituto Socioambiental (2025), mostram que o planejamento estipula a meta de transportar 20 milhões de toneladas de grãos, principalmente soja e milho, logo no primeiro ano de funcionamento. Na área ambiental, os defensores da obra afirmam que o transporte por trem reduz a emissão de gás carbônico CO2 por tonelada, quando comparado ao transporte por caminhões. No entanto, esse argumento de sustentabilidade focado apenas na economia de combustível não é o ideal para o ordenamento jurídico, pois não leva em conta os estragos indiretos que a expansão da agricultura pode causar nas florestas ao redor.

De acordo com alertas do Ministério Público Federal (2021), é notório que a Ferrogrão vai muito além de uma simples obra de engenharia. Ela é um exemplo claro sobre os limites da atuação do Estado na Amazônia. A discussão central está no fato de que o incentivo à economia do agronegócio não pode atropelar as regras da Constituição sobre a proteção da natureza.

Na esteira dessa engrenagem fática, o projeto não pode ignorar os direitos de posse da terra e o direito de fala com base na ADI 6553 julgada pelo Supremo Tribunal Federal, a prospecção de

viabilidade da Ferrogrão esbarra na complexidade do licenciamento ambiental exigido para empreendimentos de alto impacto ecológico.

Nos termos da Lei nº 9.985/2000, a intervenção em áreas de expressiva cobertura vegetal e unidades de conservação demanda rigor técnico na avaliação de supressão de vegetação nativa e fragmentação de habitats. O debate jurídico envolve a compatibilização do desenvolvimento econômico regional com as salvaguardas ecológicas impostas pelo regime jurídico das áreas protegidas afetadas pelo traçado ferroviário.

Consoante apontado em registros oficiais de deliberações do Tribunal de Contas da União (2026) o impacto territorial da ferrovia repercute diretamente sobre o mosaico de áreas protegidas e terras indígenas situadas ao longo da área de influência direta do empreendimento. A controvérsia institucional acentua-se quando se verifica a alteração de limites de parques nacionais ocorrida para viabilizar a passagem da via férrea, medida que gerou questionamentos constitucionais profundos acerca da vedação ao retrocesso ambiental instada a ponderar os limites da intervenção legislativa na rediscussão de estatutos de proteção de ecossistemas sensíveis na região amazônica.

3 A CONTROVÉRSIA CONSTITUCIONAL SOBRE A ALTERAÇÃO DE LIMITES DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO POR MEDIDA PROVISÓRIA

O Parque Nacional do Jamanxim, no Estado do Pará, teve sua área de preservação reduzida para permitir a passagem dos trilhos da ferrovia EF-170, conhecida como Ferrogrão. A mudança na área do parque foi feita primeiro por meio da Medida Provisória nº 758, de 19 de dezembro de 2016, que depois virou a Lei nº 13.452, de 8 de julho de 2017, retirando cerca de 862 hectares da unidade de conservação.

A grande discussão foi saber se o Governo Federal poderia usar uma Medida Provisória, para mudar uma área de proteção ambiental. Por conta disso, o Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) entrou com a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6553 no Supremo Tribunal Federal, alegando que a Medida Provisória violou a Constituição e desrespeitou os levantamentos técnicos necessários para proteger a Amazônia.

A Constituição Federal de 1988 garante que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e exige que o Poder Público e a sociedade protejam a natureza para as presentes e futuras gerações. O artigo 225 da CF estabelece essa regra expressamente:

> Art. 225. 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.§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público: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 (BRASIL, 1988).

Essa regra da Constituição foi detalhada pela Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC, Lei nº 9.985/2000), que coloca o Parque Nacional do Jamanxim na categoria de Proteção Integral. Sobre essa obrigação do Estado, Granziera explica que:

> A Constituição Federal trata de obrigações voltadas a assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo ao Poder Público o dever de "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". (GRANZIERA, 2024, p. 768).

Dessa forma, percebe-se que a criação de uma Unidade de Conservação exige um regime jurídico estrito de proteção. Por causa disso, qualquer tentativa de diminuir seus limites exige diagnósticos técnicos sérios e a aprovação de uma lei formal, evitando que a proteção da natureza seja reduzida de maneira arbitrária. Na petição inicial da ADI 6553, o PSOL argumentou que a alteração do Parque Nacional do Jamanxim teve um erro de procedimento que não poderia ser aceito:

> A utilização de Medida Provisória para alterar e suprimir limites de Unidades de Conservação afronta diretamente a exigência constitucional de lei em sentido estrito. O instrumento da medida provisória, por sua natureza precária e de iniciativa unilateral do Poder Executivo, é incompatível com os requisitos de debate e estudos técnicos prévios exigidos pelo artigo 225 da Constituição Federal (STF, 2020).

Da mesma forma, Granziera (2024) leva em conta que a proteção da natureza exige estabilidade nas normas. Por isso, o Governo Federal não deve usar a urgência de uma Medida Provisória para evitar o debate do processo legislativo tradicional e a realização de pesquisas ambientais sob a justificativa de acelerar obras e investimentos econômicos. A exigência de lei aprovada no Congresso garante que a sociedade participe das decisões e acompanhe o debate público.

A par desse cenário, foi assentado pela Ministra Cármen Lúcia no julgamento da ADI 4717, a alteração de regime jurídico de unidade de conservação e a supressão de espaços territoriais especialmente protegidos exigem lei em sentido formal, sendo vedada a utilização de medida

provisória para a consecução de tais finalidades. Nesse panorama, a discussão judicial traz à tona um perfil sensível de embates da mais alta Corte do país a respeito da margem de manobra discricionária do Poder Executivo na gestão da política ambiental. Outrora, a União utilizava com frequência Medidas Provisórias (MPs) para enxugar, desafetar ou reduzir unilateralmente o tamanho de Parques Nacionais e Florestas Nacionais em prol de grandes obras de infraestrutura, prática enraizada na crença tecnocrática de que o crescimento econômico acelerado superaria qualquer barreira burocrática.

Tendo em conta as investigações e manifestações, em 2025 órgãos de controle compilados pelo Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM) a dinâmica econômica gerada pela implantação do corredor logístico tende a intensificar a pressão imobiliária e a especulação de terras públicas nas margens da rodovia e dos ramais projetados. A expansão da fronteira agrícola decorrente da facilidade de escoamento acarreta riscos severos de grilagem e desmatamento ilegal, desafiando os mecanismos estatais de fiscalização e o poder de polícia ambiental na região norte. O modelo de governança territorial proposto pelo Estado é, portanto, permanentemente questionado quanto à sua capacidade real de conter os vetores de degradação induzida.

Emparelhado à diretriz dos princípios fundamentais da ordem econômica e da soberania nacional estabelecidos na Constituição Federal, o planejamento de grandes obras de escoamento deve subordinar-se estritamente aos ditames constitucionais de Direitos Humanos e à proteção coletiva das comunidades tradicionais locais.

A tutela jurisdicional do meio ambiente e dos direitos originários consolida-se como um limite intransponível à sanha desenvolvimentista desacompanhada de estudos de impacto socioambiental aprofundados. A efetividade da justiça socioambiental na Amazônia depende da capacidade institucional de impor freios legais à execução de megaprojetos que desconsiderem o equilíbrio ecológico intergeracional e a dignidade dos povos indígenas da Bacia do Tapajós.

Além da questão formal da lei, a redução do Parque Nacional do Jamanxim envolve o Princípio da Proibição do Retrocesso Ambiental. Esse princípio estabelece que o Governo não pode diminuir nem enfraquecer a proteção ambiental que já foi conquistada sem apresentar uma justificativa muito forte ou uma compensação ecológica equivalente. Sobre o significado dessa garantia, Granziera destaca:

> O princípio da proibição do retrocesso em matéria ambiental refere-se à manutenção das normas protetoras do meio ambiente, conforme estabelecido nos arts. 225 e 170 da Constituição Federal. “A proibição do retrocesso vem exatamente no sentido de garantir que no evoluir do tempo, e da edição de novas normas e de sua aplicação, também se mantenha o

> piso de garantias constitucionalmente postas ou se avance na proteção do meio ambiente." Assim, esse princípio fundamenta-se na premissa de que as alterações das normas infraconstitucionais não podem ofender o equilíbrio do meio ambiente, dimensão objetiva do direito protegido, e que não pode ser relativizado. (MILARÉ apud GRANZIERA, 2024, p. 132)

Desse modo, a pressão por grandes obras e pelo desenvolvimento econômico não pode servir de justificativa para diminuir as exigências de proteção da natureza. A proibição do retrocesso ambiental garante que as leis ecológicas conquistadas sejam mantidas e que o equilíbrio ambiental seja preservado.

4 A AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE (ADI) Nº 6553 E O ENTENDIMENTO DO STF

A discussão trazida pela ADI 6553, que contesta a lei que viabilizou a Ferrogrão, não gira apenas em torno de um problema na forma como a norma foi criada, mas também, a defesa da impossibilidade de desafetação territorial sem Estudos de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) prévios.

A respeito da proteção constitucional desses espaços, Granziera (2024) diz que o art. 225 da CF elevou o meio ambiente à condição de bem de uso comum do povo e essencial à boa qualidade de vida, o que impõe o cumprimento rigoroso das regras protetivas constitucionais perante qualquer alteração em áreas protegidas.

Baseando-se no relatório do julgamento, ao julgar o mérito da demanda, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (2026) julgou a ação improcedente por maioria de votos (8 a 2), consolidando o posicionamento apresentado pelo relator, Ministro Alexandre de Moraes. Acompanharam integralmente o relator os ministros Cristiano Zanin, André Mendonça, Nunes Marques, Luiz Fux, Dias Toffoli, Gilmar Mendes e Luís Roberto Barroso. No que tange ao vício de forma, o Tribunal fixou o entendimento de que a aprovação e conversão da medida provisória em lei pelo Congresso Nacional supre os vícios procedimentais do início do processo legislativo.

Como bem observa Lenza (2026) o qual a conversão da medida provisória em lei pelo Poder Legislativo opera verdadeira novação do título normativo, absorvendo o ato precário editado pelo Poder Executivo e sanando eventuais vícios formais secundários. Embora Granziera (2024) ressalte que a reserva de lei busca resguardar os espaços protegidos contra atos precários do Executivo, prevaleceu na corte suprema que a apreciação soberana do Parlamento atendeu ao requisito constitucional de reserva de lei.

Na fundamentação do voto condutor, sob a perspectiva do direito material, o relator destacou que a implantação do modal ferroviário propicia a substituição do transporte rodoviário, gerando sensível redução na emissão de gases causadores do efeito estufa e alinhando o desenvolvimento infraestrutural aos compromissos ambientais internacionais. Acolhendo ponderação do Ministro Luís Roberto Barroso, o relator fixou a necessidade de o Poder Executivo promover a compensação territorial da área desafetada, garantindo a ausência de retrocesso na proteção ambiental global. Essa harmonização entre a tutela ecológica e a expansão econômica reflete a lição de Mendes e Branco:

> [...] a Constituição, impondo que o meio ambiente seja ecologicamente equilibrado, dispõe que incumbe ao Poder Público "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". O preceito enfatiza a importância do direito à vida e o dever do Estado de agir para preservá-la em si mesma e com determinado grau de qualidade. (MENDES; BRANCO, 2023, p. 397).

Consta nos registros da divergência que restaram vencidos os ministros Edson Fachin e Flávio Dino. O Ministro Edson Fachin votou pela procedência total da ação, aduzindo que a edição de medida provisória para alterar limites de parque nacional afronta diretamente a Constituição, de modo que a conversão posterior em lei não possui o condão de convalidar o vício originário. Por sua vez, o Ministro Flávio Dino divergiu parcialmente, propondo a fixação de condicionantes socioambientais mais rigorosas antes da desafetação da área, resguardando os direitos dos povos originários e evitando prejuízos ecológicos locais.

O Plenário delimitou com clareza os efeitos de sua decisão, assentando que a declaração de constitucionalidade da Lei nº 13.452/2017 restringe-se ao plano da validade normativa e não equivale a uma autorização automática para o início das obras da ferrovia. Ficou registrado no julgamento que a execução física do empreendimento permanece estritamente vinculada ao procedimento administrativo de licenciamento ambiental perante o IBAMA, com a exigência inafastável de EIA/RIMA e consulta às comunidades tradicionais.

Essa separação entre a esfera legislativa e a atuação administrativa é confirmada por Granziera (2024), que adverte que o licenciamento possui natureza técnica, vinculante e trifásica (Licença Prévia, de Instalação e de Operação), razão pela qual nenhum ato legislativo abstrato pode suplantar o controle concreto e preventivo de riscos ambientais próprio da Política Nacional do Meio Ambiente.

A execução de grandes empreendimentos estatais e privados esbarra com frequência na exigência legal de consulta aos povos originários, sendo a Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI)

um instrumento essencial para salvaguardar esses grupos. O Estado brasileiro tem o dever irrenunciável de dialogar com as comunidades afetadas antes de implementar medidas administrativas ou legislativas capazes de impactar seus modos de vida tradicionais.

Dados divulgados pela AIDA (2026) são exemplos emblemáticos dessas exigências ocorridas no âmbito da construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Rio Xingu, onde a omissão na oitiva prévia dos povos indígenas motivou intensas batalhas judiciais. Inspeções jurídicas sobre o caso apontam que a falta de um diálogo adequado e transparente violou preceitos internacionais ratificados pelo país, forçando o poder público a rever procedimentos e a reconhecer a essencialidade do consentimento fundamentado.

O empreendimento representou um marco na infraestrutura energética brasileira, mas também se consolidou como um dos maiores focos de conflitos socioambientais do país. Entre os principais reflexos decorrentes da implementação da hidrelétrica, destacam-se a alteração drástica do regime hídrico, com o desvio parcial da vazão do rio na região conhecida como Volta Grande do Xingu, o que comprometeu severamente os ciclos ecológicos da fauna aquática, bem como a segurança alimentar e as atividades tradicionais de ribeirinhos e indígenas.

O município de Altamira enfrentou um crescimento populacional desordenado durante as obras, resultando na saturação da infraestrutura de saúde, educação e saneamento básico, além do encarecimento do custo de vida e do aumento da violência urbana. Houve também expressiva perda de biodiversidade e emissões atmosféricas causadas pela supressão de grandes extensões de floresta e pela inundação de biomassa terrestre, gerando impactos ecológicos irreversíveis e contribuindo para a emissão de gases de efeito estufa decorrentes da decomposição orgânica no reservatório.

De modo semelhante, Neto e Nogueira (2015) sustentam que a pavimentação e a recuperação de trechos rodoviários estratégicos na Região Norte enfrentam barreiras institucionais severas quando ignoram o direito de participação das etnias locais. Esse cenário é exemplificado pela história da rodovia BR-319, inaugurada em 1976 para ligar Manaus (AM) a Porto Velho (RO), que se converteu no maior símbolo dos impasses entre a integração logística e a conservação da Amazônia.

Após anos de abandono que tornaram seu célebre “Trecho do Meio” intrafegável no período de chuvas, o projeto de repavimentação passou a ser pressionado sob o argumento de reduzir o isolamento terrestre do Amazonas, baratear o frete e integrar o escoamento regional. Porém, os riscos socioambientais revelam forte degradação, especialistas alertam que o asfaltamento sem um cinturão

rígido de fiscalização atua como vetor de desmatamento explosivo, grilagem de terras e invasão de unidades de conservação e terras indígenas, conectando o norte do país ao “arco do desmatamento”.

Outro caso exemplar destacado por Précoma *et al.* (2024) ocorreu no processo de licenciamento e construção da Usina Hidrelétrica (UHE) de Teles Pires, situada na divisa entre os municípios de Paranaíta (MT) e Jacareacanga (PA). Concebida como parte dos grandes projetos de expansão energética do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal, a usina teve seu leilão realizado em 2010 e as obras iniciadas em 2011, motivada pela urgência estatal em ampliar a matriz energética nacional de base com 1.820 MW de capacidade.

Sob a perspectiva crítica de Branford, Moreira e Torres (2017) em termos de benefícios econômicos, o empreendimento foi justificado pela oferta de energia de baixo custo e alta escala para o Sistema Interligado Nacional (SIN), atraindo bilhões em investimentos sob a promessa de impulsionar o desenvolvimento regional e baratear tarifas.

Em contrapartida, os malefícios e prejuízos socioambientais revelaram-se profundos e irreversíveis. A construção do complexo energético provocou a supressão de extensas áreas de vegetação e modificou drasticamente o regime fluvial da Bacia do Rio Teles Pires. O impacto mais drástico foi a submersão definitiva do complexo de corredeiras conhecido como Sete Quedas, um santuário ecológico de grande beleza cênica e, sobretudo, um local de profundo valor sagrado e cosmológico para os povos indígenas Munduruku, Kayabi e Apiaká, que perderam marcos históricos de sua ancestralidade e locais fundamentais para a subsistência tradicional.

Esses episódios reiteram que a inobservância das salvaguardas participativas não apenas fere preceitos normativos, mas também fragiliza a estabilidade dos investimentos, provando que o avanço logístico nacional precisa obrigatoriamente subordinar-se ao respeito aos direitos originários.

Sob a ótica do ordenamento jurídico pátrio, a exigência de oitiva comunitária não representa um mero entrave burocrático ao crescimento econômico, mas sim uma garantia substantiva de justiça distributiva e intergeracional. A jurisprudência dos tribunais superiores tem reiterado que o desenvolvimento regional precisa caminhar lado a lado com a tutela dos direitos humanos fundamentais, impedindo que populações vulneráveis arcem com os prejuízos ecológicos e sociais de megaprojetos. Desse modo, a efetividade das políticas públicas de integração nacional depende diretamente da capacidade estatal de incorporar os saberes tradicionais e as ponderações das minorias afetadas logo nas fases iniciais do planejamento técnico.

5 OS DIREITOS DOS POVOS INDÍGENAS, COMUNIDADES TRADICIONAIS E AS INCONSISTÊNCIAS TÉCNICO-FINANCEIRAS

A implantação da ferrovia EF-170, a "Ferrogrão", traz importantes discussões sobre a proteção constitucional garantida aos povos originários e comunidades tradicionais na Bacia do Tapajós. A Constituição Federal de 1988 assegura aos indígenas o direito originário sobre as terras que tradicionalmente ocupam, atribuindo à União o dever de demarcá-las, protegê-las e fazer respeitar todos os seus bens.

Como o traçado da ferrovia passa perto de diversas Terras Indígenas e Unidades de Conservação na região, surgem riscos diretos à integridade territorial e cultural dessas populações. Esse cenário de extrema vulnerabilidade intensifica a fragmentação de habitats e ameaça diretamente a subsistência física e o modo de vida tradicional desses grupos, que sua trajetória depende da preservação ecológica de seus territórios originários para a manutenção de sua identidade. Sobre o fundamento de proteção a essas áreas e a ligação com as comunidades que nelas residem, Granziera explica que:

> O fundamento do direito ambiental brasileiro consiste em todos terem 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. A qualificação do meio ambiente como bem de uso comum do povo reporta-se a um conceito de necessidade pública indisponível, vinculando a tutela das áreas preservadas à garantia de vida e bem-estar das populações que nelas habitam. (GRANZIERA, 2024, p. 152).

Além do direito territorial originário, o projeto da ferrovia deve respeitar o Decreto nº 5.051/2004, que promulgou no Brasil a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), instrumento internacional que exige a realização da Consulta Prévia, Livre e Informada (CPLI) com as populações afetadas antes de avançar com as etapas do empreendimento. No entanto, constatações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (2020) apresentaram falhas graves ao analisarem os impactos ambientais apenas em um raio de 10 km da ferrovia, ignorando danos mais amplos na Bacia do Tapajós.

Essa abordagem superficial gerou forte resistência das lideranças locais, especialmente do povo indígena Munduruku, que denunciou a falta de escuta real e o descumprimento das regras internacionais de participação social. A necessidade de equilibrar o avanço econômico com a garantia

dos direitos fundamentais é abordada por Mendes e Branco ao mencionarem o princípio da proibição de proteção deficiente (Untermassverbot):

> O princípio da proibição de proteção deficiente (Untermassverbot) impõe que o Estado não atue de modo insuficientemente eficaz na proteção dos direitos fundamentais. Os direitos fundamentais [...] geram para o Poder Público o dever positivo de tutelar tais bens jurídicos em face de ameaças ou riscos promovidos por terceiros ou decorrentes de atividades de alto impacto. (MENDES; BRANCO, 2023, p. 813).

Mediante a nota técnica do Ministério Público Federal um vetor de incentivo ao desmatamento indireto é a grilagem de terras públicas e o avanço sem controle da fronteira agrícola na Amazônia, sobre os impactos socioambientais da obra. Assim, a falta de um planejamento ambiental abrangente demonstra que os impactos da obra ultrapassam a faixa de domínio da ferrovia, ameaçando a conservação da biodiversidade no entorno do projeto.

Outrossim, o projeto também enfrenta sérias inconsistências na sua viabilidade financeira e na alocação de riscos entre o Poder Público e a iniciativa privada. Órgãos de fiscalização e controle, como o Tribunal de Contas da União e o Ministério Público Federal, apontaram fragilidades estruturais no modelo de concessão. Tais falhas evidenciam que a engenharia financeira concebida para a infraestrutura é incapaz de absorver adequadamente os reveses de mercado, transferindo para o erário e para a coletividade o ônus por eventuais desequilíbrios contratuais.

Segundo Villarroel (2026), a avaliação do projeto levantado perante o Tribunal de Contas da União, sofreu com a subestimativa dos custos de execução e com a omissão de valores relativos às condicionantes e mitigações socioambientais. A partir do relatório técnico do Instituto Socioambiental o projeto apresentou falhas metodológicas graves, custos subestimados e ausência de análise adequada de riscos, o que gera uma falsa impressão de viabilidade financeira e transfere para o Estado e para a sociedade o passivo de eventuais reequilíbrios econômico-financeiros durante a concessão.

Tendo por base os apontamentos de Villarroel (2026) esse problema ficou ainda mais evidente com os alertas do Tribunal de Contas da União sobre o modelo de financiamento do projeto. O governo planeja usar cerca de R$ 3,5 bilhões em dinheiro público, sendo que R$ 2,25 bilhões viriam do pagamento de outorgas de outras ferrovias. No entanto, auditorias do tribunal mostraram que os custos reais chegam a R$ 3,66 bilhões, gerando um déficit de recursos. Somando-se a falta de dinheiro, o prazo para receber esses pagamentos não bate com a necessidade imediata de caixa para as obras, o que traz insegurança para o contrato e aumenta o risco de paralisações.

Como destacam Holmes e Sunstein (1999 *apud* Mendes e Coelho, 2022, p. 2451), a atividade financeira do Estado vai além de uma simples técnica orçamentária para se constituir como um verdadeiro saber ético. Isso ocorre porque toda atuação estatal que demanda recursos exige escolhas prévias de arrecadação e gasto, impondo à sociedade o debate transparente sobre quais sacrifícios e prioridades a coletividade decidirá assumir.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do problema de pesquisa proposto, conclui-se que a compatibilidade jurídica do projeto Ferrogrão é plenamente possível, mas encontra-se estritamente condicionada ao cumprimento das normas socioambientais e ao rigoroso processo de licenciamento ambiental, conforme fixado pelo STF no julgamento da ADI 6553.

Não obstante, a utilização de Medida Provisória para alterar Unidades de Conservação gerou insegurança jurídica e forte debate sobre os limites do processo legislativo, demonstrando uma busca desenfreada pelo crescimento econômico e pela eficiência logística, todavia, não pode ocorrer à custa da flexibilização das garantias ambientais e dos direitos das populações originárias.

Constatou-se que os estudos técnicos iniciais apresentaram falhas importantes, como o impacto socioambiental e a falta de uma escuta efetiva dos povos atingidos. Ademais, o alinhamento entre os órgãos executivos competentes, as exigências do Tribunal de Contas da União e a real alocação de riscos entre o setor público e o privado é indispensável para evitar que futuros imprevistos contratuais sobrecarreguem os cofres públicos ou paralisem as obras.

Cumpre destacar, contudo, que a negligência em relação aos direitos dos povos originários e a ausência de uma escuta comunitária genuína não constituem um fato isolado ou recente na história institucional brasileira. O Estado tem reproduzido de forma reiterada um padrão desenvolvimentista que silencia as comunidades tradicionais em nome de supostos interesses nacionais maiores.

Os exemplos abordados ao longo desta pesquisa vão desde a omissão na oitiva prévia no licenciamento da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, passando pelos recorrentes conflitos e ausência de diálogo na pavimentação de trechos como a BR-319, até a violação do direito de consulta aos povos Munduruku, Kayabi e Apiaká na implantação da Usina Hidrelétrica de Teles Pires, escancaram uma prática sistêmica e reincidente.

Nesse sentido, a execução física do empreendimento só será legítima se respeitar a separação de fases do licenciamento perante o IBAMA, garantindo a elaboração de Estudos de Impacto

Ambiental (EIA/RIMA) abrangentes e o cumprimento do dever de Consulta Prévia, Livre e Informada com os povos originários, consoante exige a Convenção nº 169 da OIT.

Paralelamente, torna-se imprescindível assegurar uma distribuição equitativa e transparente de responsabilidades contratuais entre o capital empresarial e o poder estatal, fator vital para afastar o risco de que desvios orçamentários ou falhas de projeção econômica recaiam sobre o erário ou comprometam a continuidade das intervenções. Compreende-se, portanto, que a concretização de um modelo genuinamente sustentável demanda tanto a harmonia indissociável entre a tutela ecológica e a expansão econômica quanto o rigor fiscal e a segurança dos acordos firmados.

REFERÊNCIAS

AIDA. Barragem de Belo Monte no rio Xingu: 10 anos de impactos na Amazônia e de busca por reparações. [S. l.]: AIDA, [s. d.]. Disponível em: <https://aida-americas.org/en/node/167?page=162>. Acesso em: 19 set. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ferrogrão: projeto estima investimentos iniciais de R$ 8,42 bilhões. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/noticias/ferrograo-projeto-estima-investimentos-iniciais-de-r-842-bilhoes>. Acesso em: 18 ago. 2026.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 28 ago. 2026.

BRASIL. Decreto nº 5.051, de 19 de abril de 2004. Promulga a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre Povos Indígenas e Tribais. Brasília, DF: Presidência da República, 2004. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5051.htm>. Acesso em: 28 ago. 2026.

BRASIL. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Brasília, DF: Presidência da República, 2000. Disponível em:<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm> . Acesso em: 31 ago. 2026.

BRASIL. Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017. Altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental Rio Branco. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13452.htm>. Acesso em: 27 ago. 2026.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura / ANTT. Projeto da EF-170 – Ferrogrão: Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). Brasília, DF. Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/03/Parecer-tecnico-sobre-a-atualizao-do-EVTEA-do-projeto-Ferrograo-.pdf >. Acesso em: 27 ago. 2026.

BRANFORD, Sue; MOREIRA, Fernanda; TORRES, Maurício. Brasil: Duas cosmovisões em choque na Amazônia. Biodiversidad en América Latina, 30 out. 2017. Disponível em: <https://www.biodiversidadla.org/Documentos/Brasil-Duas-cosmovisoes-em-choque-na-Amazonia>. Acesso em: 19 set. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6553/DF. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Requerente: Partido Socialismo e Liberdade (PSOL). Julgamento concluído em 21 maio 2026. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/wp-content/uploads/2026/05/ADI-6553-MGM.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2026.

BRASIL. Tribunal de Contas da União (TCU). Boletim do Tribunal de Contas da União: Diário Eletrônico, Brasília, DF, ano 9, nº 45, 17 mar. 2026. Disponível em: <https://btcu.apps.tcu.gov.br/api/obterDocumentoPdf/79973724>. Acesso em: 18 set. 2026.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. Direito Ambiental. 6. ed. rev. e atual. Indaiatuba, SP: Editora Foco, 2024.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). Estudo revela falhas graves na análise de viabilidade da Ferrogrão e questiona impactos socioeconômicos. Notícias Socioambientais, 18 feb. 2025. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/noticias-socioambientais/estudo-revela-falhas-graves-na-analise-de-viabilidade-da-ferrograo-e>. Acesso em: 20 ago. 2026.

IPAM AMAZÔNIA. Desmatamento na Amazônia migra de áreas públicas para uso privado. Autoria de Karina Custódio e Anna Júlia. Publicado em: 5 set. 2025. Disponível em: <https://ipam.org.br/desmatamento-na-amazonia-migra-de-areas-publicas-para-uso-privado/?utm_source>. Acesso em: 18 set. 2026.

LENZA, Pedro. Direito Constitucional Esquematizado. 30. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2026.

MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. Curso de Direito Constitucional. 18. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (MPF). Nota Técnica nº 1/2021/6ªCCR/MPF: Direito à consulta prévia, livre e informada em relação ao Projeto da EF-170 (Ferrogrão). Brasília, DF. Disponível em:<https://www.gov.br/mda/pt-br/assuntos/povos-e-comunidades-tradicionais/repositorio-de-marcos-regulatorios-de-regularizacao-fundiaria-de-povos-e-comunidades-tradicionais/federais/mpf/mpf-2021_nota-tecnica-no-1-2021-6ccr-de-18-de-maio-de-2021-direito-a-consulta-previa-ef-170-ferrograo.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2026.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. Revista de Geopolítica, Natal, v. 6, nº 2, p. 166-186, jul./dez. 2015. Disponível em: <https://revistageo.com.br/revgeo/article/download/142/140/564>. Acesso em: 19 set. 2026.

PRÉCOMA, Adriele Andrade; HUNGARO, Barbara; LEWITZK, Taisa. Povos e comunidades tradicionais impactados, mas não atendidos: hidrelétricas na geração de pobreza energética. Homa Publica: Revista Internacional de Direitos Humanos e Empresas, [S. l.], v. 8, nº 1, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/HOMA/article/download/45111/27948/200689>. Acesso em: 19 set. 2026.

RIBEIRO, Lemmos. BR-319. Portal Amazônia, 11 jan. 2022. Disponível em: <https://portalamazonia.com/amazonia-de-a-a-z/br-319-1/>. Acesso em: 19 set. 2026.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). Ferrogrão: entenda a controvérsia sobre redução de parque ambiental para construção de ferrovia. Notícias STF, Brasília, DF, 19 mai. 2026. Disponível em:<https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/ferrograo-entenda-controversia-sobre-reducao-de-parque-ambiental-para-construcao-de-ferrovia/>. Acesso em: 20 ago. 2026.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). Plenário decide que é inconstitucional redução de área preservada por meio de medida provisória. Brasília: STF, 5 abr. 2018. Disponível em: <https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/plenario-decide-que-e-inconstitucional-reducao-de-area-preservada-por-meio-de-medida-provisoria/>. Acesso em: 20 set. 2026.

VILLARROEL, Rafael. TCU atende pedido do MPF e mantém suspensão de análise da Ferrogrão. CNN Brasil, São Paulo, 2 abr. 2026. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/infra/tcu-atende-pedido-do-mpf-e-mantem-suspensao-de-analise-da-ferrograo/>. Acesso em: 31 ago. 2026.