



Dossiê

# GRÃO-PARÁ MARANHÃO

Direitos Violados  
e Lutas por Justiça  
nos Territórios  
do Maranhão



## FICHA TÉCNICA

Realização:  
Justiça Global

Autoria:  
Felipe Duran

Pesquisa de campo:  
Danilo Serejo

ISBN: 978-65-87127-17-0

Ano: 2025

Equipe Justiça Global:  
Antonio Neto, Daniela  
Fichino, Daniele Duarte,  
Emily “Maya” Almeida,  
Francisca Moura, Glauclia  
Marinho, Isabel Lima,  
Leidiane Moreno, Lourdes  
Deda, Luna Ribeiro,  
Melisanda Trentin,  
Monique Cruz, Raoni Dias,  
Regina Santana,  
Rudá Oliveira, Ruggeron  
Reis, Thais Gomes, Sara  
Costa, Sandra Carvalho.



**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Duran, Felipe

Dossiê Grão-Pará Maranhão : direitos violados e lutas por justiça nos territórios do Maranhão / Felipe Duran ; [organização] Justiça Global. -- 1. ed. -- Rio de Janeiro, RJ : Justiça Global, 2025.

ISBN 978-65-87127-17-0

1. Brasil - Política e governo 2. Comunidade - Aspectos sociais 3. Direitos humanos 4. Jornalismo 5. Movimentos sociais - Brasil 6. Porto-ferroviário Grão-Pará Maranhão (GPM) I. Justiça Global. II. Título.

25-313636.0

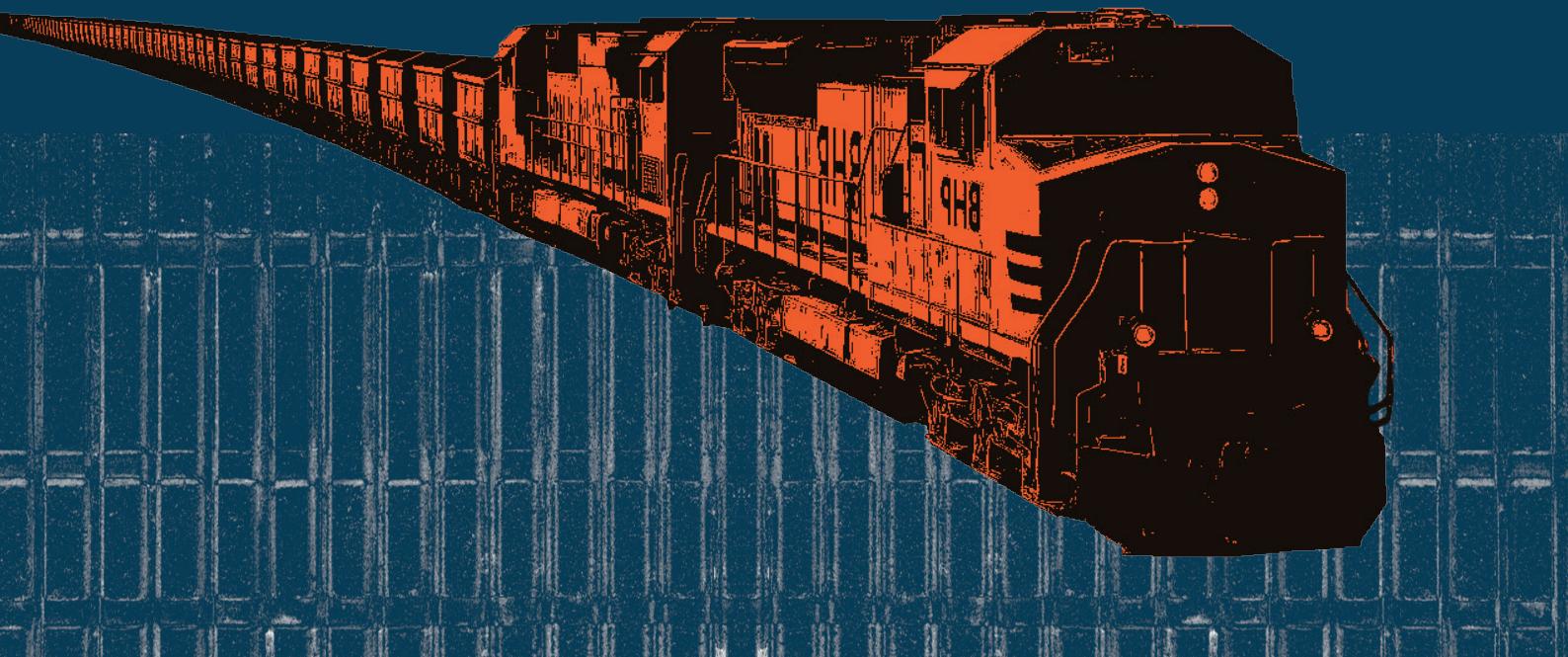
CDD-361.614

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Direitos humanos : Bem-estar social 361.614

Maria Alice Ferreira - Bibliotecária - CRB-8/7964

# **LISTA DE SIGLAS**



ACP	Ação Civil Pública
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA	Área de Proteção Ambiental
CAR	Cadastro Ambiental Rural
CLA	Centro de Lançamento de Alcântara
DPU	Defensoria Pública da União
EFC	Estrada de Ferro Carajás
EF-317	Estrada de Ferro 317
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
GPM	Grão-Pará Maranhão
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
JG	Justiça Global
LAI	Lei de Acesso à Informação
MATOPIBA	Acrônimo formado pelas iniciais dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Refere-se a uma região geográfica e estratégica delimitada pelo governo federal para a expansão do agronegócio
	Ministério da Educação
MEC	Ministério da Infraestrutura
MINFRA	Ministério de Portos e Aeroportos
MPA	Ministério Público Federal
MPF	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
MTPA	Organização Internacional do Trabalho
OIT	Tipos de assentamentos do Programa de Reforma Agrária (Projeto de Assentamento, Projeto de Desenvolvimento Sustentável, etc.)
PA / PE / PCA / PAE / PDS	
PNAE	Programa Nacional de Alimentação Escolar
PAA	Programa de Aquisição de Alimentos
RTID	Relações com Comunidade
RTID	Relatório Técnico de Identificação e Delimitação
Sema/MA	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Maranhão
SPU/MA	Secretaria de Patrimônio da União no Maranhão
TI	Terra Indígena
TPA	Terminal Portuário de Alcântara
UFMA	Universidade Federal do Maranhão
UEMA	Universidade Estadual do Maranhão
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura



## APRESENTAÇÃO

Este dossiê é fruto de dois anos de trabalho da Justiça Global, em articulação com organizações da sociedade civil, movimentos sociais e comunidades tradicionais do estado brasileiro do Maranhão, especialmente nos territórios de Alcântara e Açailândia.

1. A Articulação Anti-GPM foi formada em junho de 2024 e é formada por organizações e movimentos sociais: Mabe – Movimento dos Atingidos pela Base Espacial de Alcântara-MA; Momtra – Movimento de Mulheres Trabalhadoras de Alcântara; JnT – Justiça nos Trilhos; Centro de Formação Saberes Ka'apor; CPT – Comissão Pastoral da Terra; Cimi – Conselho Indigenista Missionário; CPP – Comissão Pastoral dos Pescadores; MAM – Movimento pela Soberania Popular na Mineração; Articulação Internacional dos Atingidos e Atingidas pela Vale; Salve a Floresta; MoqBeq – Movimento Quilombola de Bequimão; Moquibom – Movimento Quilombola do Maranhão; MST – Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra; Fórum Carajás; Confrem MA – Comissão Nacional para o Fortalecimento das Reservas Extrativistas Marinhas e dos Povos Costeiros e Marinhos, Maranhão; Uniquita – União das Associações de Comunidades Negras Rurais Quilombolas do Município de Itapecuru Mirim-MA; Fundação Rosa Luxemburgo e Justiça Global.

A autoria é compartilhada com o jornalista Felipe Duran, que tem sua trajetória no jornalismo investigativo dedicada a visibilizar violações de direitos humanos em contextos de grandes projetos de infraestrutura e mineração no Brasil. Repórter independente desde 2006, Duran realizou uma reportagem especial sobre o megaprojeto porto-ferroviário Grão-Pará Maranhão (GPM) em 2024, publicada pela agência de notícias The Intercept Brasil. Essa parceria confere ao documento profundidade analítica, apuração rigorosa e uma narrativa comprometida com os territórios. O jurista e quilombola de Alcântara Danilo Serejo realizou o trabalho de campo que deu base ao material.

Também fez parte do percurso da construção do dossiê a coalizão de organizações da sociedade civil que passaram a se articular em torno dos impactos do projeto logístico na denominada Articulação anti-projeto Grão-Pará Maranhão<sup>1</sup>. Além de dois encontros na capital do Maranhão em 2024, o grupo vem atuando na incidência em defesa dos direitos das populações atingidas

O Dossiê *Grão-Pará Maranhão: Direitos Violados e Lutas por Justiça nos Territórios do Maranhão* reúne e analisa uma ampla base de informações e depoimentos sobre o empreendimento Grão-Pará Maranhão, até o fechamento desta edição, ainda em fase de licenciamento ambiental, evidencian- do consequências sociais, ambientais, jurídicas e culturais que já apontam no horizonte.

Seu objetivo é apresentar como o empreendimento avança sobre territórios tradicionalmente ocupados, muitas vezes sem consulta prévia, livre e informada, conforme previsto pela Convenção no. 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), revelando uma dinâmica violadora decorrente da instalação de desenvolvimento no Brasil.

A partir de dados obtidos por meio da Lei de Acesso à Informação (Lei Federal nº 12.527, de 2011), documentos oficiais, mapas, visitas de campo e intercâmbio entre as comunidades, o dossiê reconstrói a cronologia e os impactos — possíveis e já existentes — do projeto, revelando indícios de irregularidades institucionais, violações de direitos e mecanismos de invisibilização.

Assim, o documento se propõe a ser uma ferramenta de sistematização e documentação, apoiando na busca por justiça. Os desafios apresentados nessa missão, ainda, contribuem para observar de forma concreta as lacunas nas políticas de proteção aos direitos humanos e do meio ambiente.

No percurso dos capítulos, são descritas não apenas as ameaças materiais e simbólicas impostas às populações atingidas e ao meio ambiente, mas também as formas de resistência coletiva que emergem dos sujeitos e dos territórios.

Este dossiê é, portanto, mais do que uma denúncia: é um instrumento de luta e de memória. Busca fortalecer os processos de autodeterminação das comunidades e contribuir com o debate público sobre megaprojetos logísticos e extrativistas, que frequentemente operam na contramão dos direitos humanos e da justiça socioambiental.



# SUMÁRIO

capítulo\_01

## **INFORMAÇÃO COMO FERRAMENTA DE DEFESA DO TERRITÓRIO**

capítulo\_02

## **GRÃO-PARÁ MARANHÃO: PROJETO PORTO-FERROVIÁRIO SOBRE COMUNIDADES MARANHENSES**

capítulo\_03

## **CONTRATO ASSINADO ENTRE GPM E ASSOCIAÇÃO QUILOMBOLA**

capítulo\_04

## **POSSÍVEIS IMPACTOS RELACIONADOS À INSTALAÇÃO DO EMPREENDIMENTO PORTO-FERROVIÁRIO GPM**

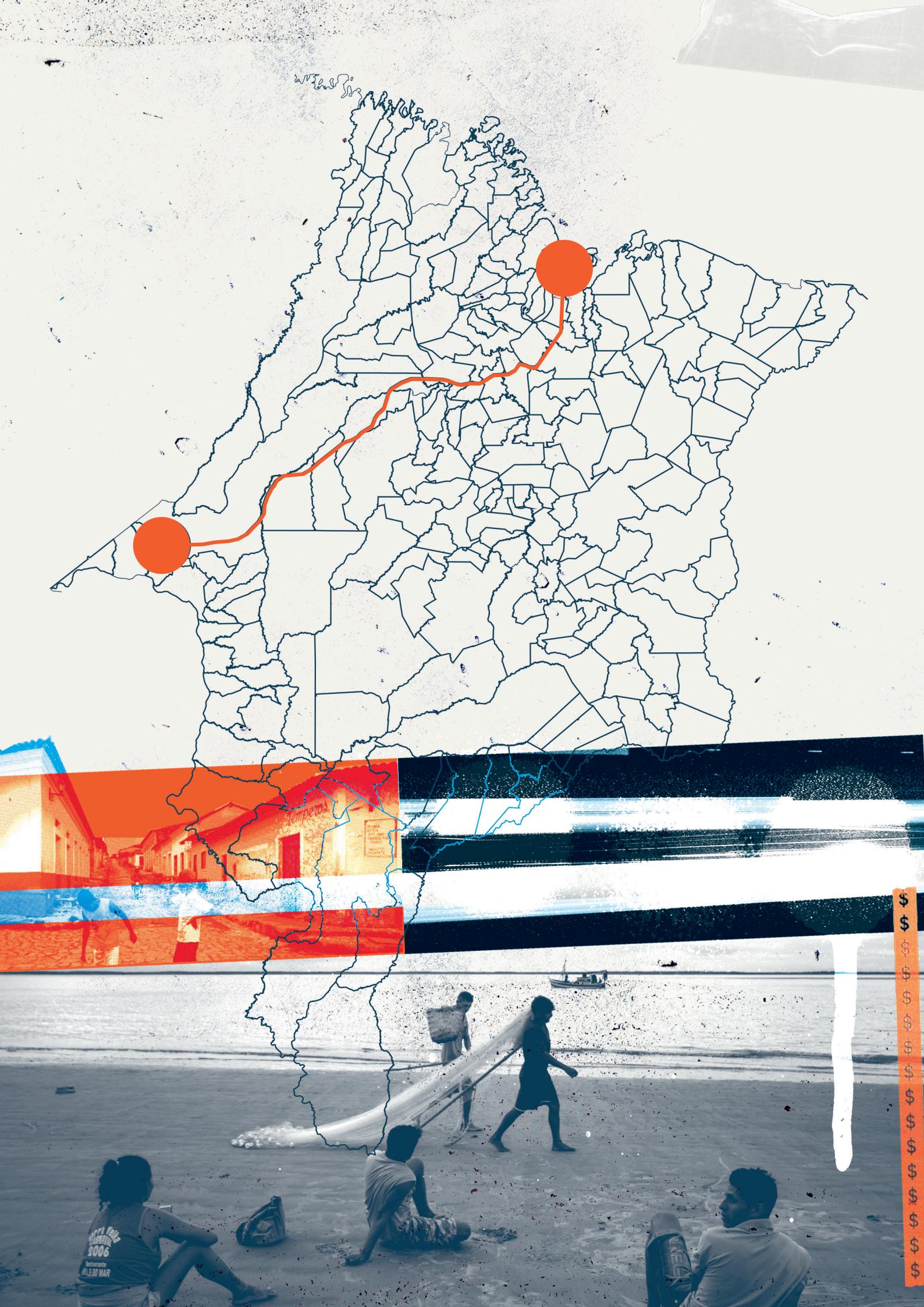
capítulo\_05

## **GPM FATIA PROJETO PARA FACILITAR LICENCIAMENTO**

capítulo\_06

## **ORGANIZAÇÃO DA RESISTÊNCIA**

Anexos



# INFORMAÇÃO COMO FERRAMENTA DE DEFESA DO TERRITÓRIO

No Maranhão, as violações cometidas por empresas e governos contra povos e comunidades tradicionais em seus territórios começam, muitas vezes, pela falta de informação. Mulheres e homens em suas comunidades de repente são surpreendidos pelo anúncio – quase sempre sem muitas explicações – de que terão que deixar seus territórios, onde estão há centenas de anos, para dar lugar a um parque eólico, a uma barragem, à duplicação de uma rodovia, a um porto, a uma nova ferrovia, ou a qualquer outro empreendimento incompatível com sua permanência ali.



O direito de acesso à informação em questões ambientais é um dos pilares do Acordo de Escazú - Acordo Regional sobre Acesso à Informação, Participação Pública e Acesso à Justiça em Assuntos Ambientais na América Latina e no Caribe. Está previsto no Artigo 5º do acordo, que estabelece normas específicas para os países da América Latina e do Caribe. Em vigor desde 2021, o acordo ainda não foi ratificado pelo Brasil até a publicação desse dossiê. De acordo com esse instrumento internacional, os Estados devem assegurar a qualquer pessoa o acesso fácil, oportuno e claro a informações sobre projetos ou atividades que possam impactar seus territórios e formas de vida. Diferentemente da Lei de Acesso à Informação, o **Acordo de Escazú** amplia essa obrigação também para organizações privadas que recebem benefícios públicos, diretos ou indiretos, ou que desempenhem funções ou serviços de interesse público.

Ancorando o anúncio, estão documentos já expedidos pelo poder público em favor do empreendimento, como convênios, autorizações e licenças ambientais que nunca foram publicizados. Na imprensa, algumas notícias de sites locais falam sobre o projeto, com as palavras “desenvolvimento” e “progresso” como tóricas, além da promessa de geração de emprego e renda e de receita para o Estado. Via de regra, as notícias não detalham a localização exata de onde o empreendimento será realizado, quais territórios ele sobrepõe, quem ele desaloja, para onde, quando ou sob quais condições.

O vácuo de informações e o anúncio de um empreendimento supostamente irrefreável – de “utilidade pública” – geram um clima de instabilidade e temor nas comunidades potencialmente impactadas. E essa combinação é calculada por governos e empresas. Sem perspectivas nítidas sobre o que será de suas vidas num futuro próximo, moradoras e moradores ficam mais suscetíveis a saírem de seus territórios, ludibriados por falsas promessas de indenizações, empregos e melhoria de vida no próprio local – mesmo com um megaempreendimento sobre a cabeça –, ou ainda longe dali.



No livro “A Convenção n.º169 da OIT e questão quilombola”, da Coleção Caminhos (Justiça Global, 2022), o jurista quilombola de Alcântara (MA) Danilo Serejo destaca o direito à informação como um elemento constituinte do direito à autodeterminação relacionado à Consulta Prévia, Livre e Informada, pois permite que os(as) sujeitos(as) de direito da Convenção, isto é, povos originários e comunidades tradicionais, compreendam os impactos, avaliem os riscos e benefícios, e possam expressar suas opiniões de forma consciente e fundamentada. Sem informação adequada, a consulta se torna um mero formalismo, sem garantir a participação real dos povos.

#### QR CODE

Acesse a publicação da  
Justiça Global gratuitamente:



Quando existe um processo de resistência à instalação de um empreendimento por parte dos povos e populações habitantes dos territórios, empresas e governos lançam mão de ingredientes ainda mais potentes. Processos de cooptação, criminalização e outros tipos de ataques a quem defende os direitos territoriais e ambientais são algumas dessas estratégias. Ou, ainda, acusam as pessoas locais de serem invasores das terras que sempre habitaram; as acusam de estar impedindo o desenvolvimento do país e que, por isso, está reservada a elas a lei com seu rigor. Se não saírem por bem, sairão pelos braços da polícia, sob vergonha pública, com a cara estampada na TV e sem direito a indenização. Exemplos não faltam, na história recente do Maranhão, de despejos violentos com a derrubada de casas por tratores, agressões da polícia, bombas de gás lacrimogêneo e de efeito moral, surras de cassetete e gestores públicos dizendo diante das câmeras ou nas redes sociais que não podiam fazer nada porque, afinal, lei é lei, e o desenvolvimento é necessário.

Esta é, por alto, a gênese da invasão do progresso e das expulsões de povos e comunidades tradicionais de seus territórios para a implantação de megaempreendimentos no Maranhão, em sua maioria privados, mas com estrutura burocrática garantida pelo poder público, estadual e/ou federal.

# PROTAGONISMO DA INFORMAÇÃO, UMA PERSONAGEM DISCRETA

2. "A Baía de São Marcos (BSM) é uma ampla área estuarina no estado do Maranhão, localizada na região norte do Brasil entre as latitudes 2.3°S e 3.3°S e longitudes 44.1°W e 44.9°W. Essa baía tem orientação na direção NE-SW com comprimento da ordem de 130 km e trechos com mais de 20 km de largura. Junto com a baía de São José compõe a unidade de geológica conhecida como região do Golfo Maranhense, que abrange estuários, estreitos, enseadas, pequenos rios e muitas ilhas. Além de grandes áreas de manguezais e marés (E-ROBRINI, 2015)" Fonte: [https://www.baias-dobrasil.coppe.ufrj.br/assets/relatorios/rel\\_baia\\_saomarcos.html](https://www.baias-dobrasil.coppe.ufrj.br/assets/relatorios/rel_baia_saomarcos.html)

3. A Ilha do Cajual tem pouco mais de 5.300 hectares, e está totalmente sob a Área de Proteção Ambiental (APA) das Reentrâncias Maranhenses. Criada pelo decreto n.º 11.901 de 1991, a APA engloba 19 municípios no Estado, tem quase 2,7 milhões de hectares e regras específicas de proteção e uso para que não se comprometam os diversos ecossistemas marinhos e flúvio-marinhos da região. O decreto considera a importância dos manguezais por formarem uma "barreira de proteção da região", e sua vegetação, que "contribui para elevar a produtividade pesqueira que representa fonte de alimento e de trabalho para grande maioria das populações litorâneas e ribeirinhas, principalmente às comunidades de baixa renda do interior maranhense". Além de toda essa biodiversidade, a Ilha do Cajual também abriga três importantes áreas com concentração de fósseis de dinossauros que habitaram a região há cerca de 95 milhões de anos: Ponta Leste, Falésia do Sismito e Laje do Coringa.

4. A Lei de Acesso à Informação (LAI) Lei Federal n.º 12.527 de 2011, garante a qualquer pessoa, via sistema online oficial, acesso a documentos públicos não sigilosos, como agendas de gestores, atas de reuniões, orçamentos, licenças, projetos e outros registros produzidos pelas administrações públicas nos níveis municipal, estadual e federal.

Desde 2017 pelo menos, circulava entre povos quilombolas e comunidades pesqueiras e também entre organizações de defesa de direitos humanos e grupos de estudos que atuam na região, a suspeita de que um novo porto marítimo estava prestes a ser construído na Ilha do Cajual, na Baía de São Marcos.

A ilha está localizada bem em frente ao município de Alcântara, geograficamente separada dele pelo igarapé Cujupe, mas administrativamente parte do município. Também havia rumores sobre a construção de uma nova ferrovia, vinculada ao novo porto, que partiria da Ilha do Cajual e desceria até a cidade de Açailândia, ao sul do estado.



Aqui e ali, os boatos iam ganhando contornos e alguma materialidade. Entre algumas organizações e movimentos sociais, circulavam dois documentos: uma apresentação do projeto feita em *Power Point* pela própria empresa empreendedora, e um contrato de parceria firmado entre ela e a associação quilombola do Cajual para a construção do porto na ilha.

Em 2023, o cenário de incertezas e imprecisões começou a mudar. Em abril daquele ano, a Associação Justiça nos Trilhos, organização não-governamental que atua na defesa e formação de comunidades impactadas pela mineração e pelo agronegócio no Maranhão, com apoio da ONG alemã Salve a Floresta, iniciou um processo de levantamento de informações sobre o novo empreendimento, por meio da utilização da Lei de Acesso à Informação (LAI).

Através da LAI, foram solicitados documentos às diversas autoridades federais potencialmente envolvidas: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPA), Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), Ministério da Infraestrutura (Minfra), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Ministério da Educação (MEC) e ao Ministério dos Transportes (MT).

Os documentos recebidos via LAI estavam compostos por ofícios, projetos, mapas, estudos, publicações em diários oficiais, autorizações, minutas, contratos, memorial descritivo do projeto, além de coordenadas geográficas, arquivos contendo dados geoespaciais, currículos de profissionais envolvidos no projeto, entre outras modalidades de documentos. A partir desse conjunto de registros oficiais, obtidos por iniciativa da sociedade civil, foi possível traçar o histórico do projeto e sua tramitação nos órgãos públicos, suas principais características físicas e locacionais, além de seus objetivos e territórios tradicionais potencialmente impactados.



Os dados também permitiram avaliar aspectos críticos do empreendimento do ponto de vista socioambiental e jurídico. Com isso, o cenário de instabilidade e temor das comunidades causado pela ameaça de instalação do porto e da ferrovia transformou-se de maneira estratégica. Ainda era um cenário de violações socioambientais, jurídicas e institucionais, mas agora ele tinha contorno, localização geográfica precisa, descrição da infraestrutura; tinha números, métricas, prazos e, fundamentalmente, tinha nomes. Os potenciais agentes violadores passaram a ser conhecidos, assim como as leis que violavam, e isso deu às comunidades potencialmente impactadas a materialidade de que precisavam para agir em sua defesa e de seus territórios.

As informações às quais não se teve acesso, pelo menos desde 2017, começaram a chegar. E com elas, a luta popular pela exigibilidade de direitos de povos e comunidades tradicionais no Maranhão se organizou antes que o projeto começasse a ser instalado sobre a terra, as águas e os corpos das pessoas, com a temida sequência de desmatamentos em massa, mortes de animais, assoreamento de rios e igarapés, poluição, chegada de operários estranhos ao local, assédio e violência protagonizados por seguranças privados, derrubada de casas, remoções, bombas de gás lacrimogêneo, surras da polícia, e uma existência ancestral violentada para a implantação de mais um megaempreendimento.

No Maranhão, a violência e a desinformação contínua, por norma, se constituem como o início de um processo de violação de direitos. O mais comum, em casos como o desse empreendimento, é que os tratores atropelem casas e histórias muito antes que os povos e comunidades tenham tempo e energia para organizar a resistência. É o que aconteceu na comunidade tradicional Cajueiro, na zona rural de São Luís.

---

5. INTERCEPT BRASIL. Como a grana da China desaloja pobres no Maranhão – com o aval de Flávio Dino. Disponível em: 17/02/2020 \_<https://www.intercept.com.br/2020/02/17/governo-flavio-dino-china-maranhao> Acesso em: 13 jun. 2025

Em 12 de agosto de 2019, o Batalhão de Choque da Polícia Militar foi ao Cajueiro cumprir uma ação de reintegração de posse autorizada pelo juiz Marcelo Oka, da Vara de Interesses Difusos e Coletivos de São Luís, a pedido da empresa Terminal de Uso Privado Porto São Luís, que pretende construir um porto privado no local. Naquele dia, 22 casas foram demolidas por homens e tratores contratados pela empresa. Os moradores registraram a violência: spray de pimenta foi usado pelos policiais contra as famílias do local, incluindo crianças, idosos e uma mulher grávida<sup>5</sup>.

No caso do projeto GPM, todavia, houve um plot twist, como se diz na linguagem cinematográfica, uma virada inesperada no enredo desse filme conhecido no estado do Maranhão. E foi justamente a informação, discreta e silenciosa, que protagonizou a ruptura e mudança fundamental no curso do roteiro.

A história dessa guinada e seus desdobramentos será contada brevemente aqui, a partir dos documentos públicos levantados e dos testemunhos e ações das comunidades potencialmente impactadas, que falam e agem desde o chão vivo dos territórios.

# GRÃO-PARÁ MARANHÃO: PROJETO PORTO-FERROVIÁRIO SOBRE COMUNIDADES MARANHENSES



Foto reprodução LinkedIn

6. Os empresários Paulo Salvador, Nuno da Mota e Silva e Nuno Martins batizaram tanto o empreendimento quanto a empresa que criaram para operar no Brasil de Grão-Pará Maranhão, nome dado no século XVIII a uma das unidades administrativas portuguesas durante as invasões coloniais para pilhagem dos territórios dos povos originários.

Durante o levantamento de informações sobre o empreendimento porto-ferroviário previsto para a Ilha do Cajual, descobriu-se que, pelo menos desde 2017, os empresários portugueses naturalizados brasileiros Paulo Salvador, Nuno da Mota e Silva e Nuno Martins vêm tentando implementar o projeto Grão-Pará Maranhão (GPM)<sup>6</sup> no município de Alcântara, ao norte do Estado.

**O projeto consiste em um porto privado e uma estrada de ferro com mais de 520 km que, juntos, formam a estrutura principal para escoar commodities da mineração e do agronegócio para China, Estados Unidos e Europa.**

O projeto prevê a construção de um porto privado na Ilha do Cajual, chamado Terminal Portuário de Alcântara (TPA), na margem esquerda da baía de São Marcos, quase em frente ao Porto do Itaqui, da Empresa Maranhense de Administração Portuária, a EMAP, e ao Terminal da Ponta da Madeira, propriedade da mineradora Vale S.A., ambos situados na margem direita da baía, na periferia de São Luís, capital do Maranhão. A baía de São Marcos conta ainda com o Terminal Portuário da Alumar, do consórcio formado pelas transnacionais Alcoa, Rio Tinto e South32.

Segundo a própria empresa, a construção de um novo terminal portuário nesta zona, que fica dentro da Amazônia Legal, "surge como resposta à necessidade de satisfazer a demanda futura para exportação de minério de ferro, por meio de um porto de águas profundas, dado que o Terminal da Ponta da Madeira, operado pela Vale, e que foi recentemente aumentado para uma capacidade de 230Mt/ano, dificilmente terá condições de expansão no futuro, além de que não foram encontradas na margem direita da

baía outros locais com características adequadas". Segundo estudo de viabilidade econômica encomendado pela GPM e realizado por pesquisadores da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), o principal produto a ser transportado é o minério de ferro, extraído pela mineradora Vale S.A. da Serra dos Carajás, no Pará.

Já o ramal ferroviário, chamado de Estrada de Ferro 317 (EF-317), teria aproximadamente 520 quilômetros e atravessaria 22 municípios no Maranhão para conectar o Terminal Portuário de Alcântara à Estrada de Ferro Carajás (EFC), operada pela Vale, chegando à cidade de Açaílândia, ao sul do Estado.

Além do porto e da ferrovia, o projeto GPM também prevê a construção, na Ilha do Cajual, do que o próprio empreendimento chama de **HUB de energia verde**: uma planta de produção de amônia e hidrogênio, uma subestação de energia principal e outras cinco secundárias para alimentação do porto, incluindo suas estruturas agregadas, como empilhadoras, iluminação, sistema de viragem de vagões, terminais de carga, edifícios administrativos e operacionais, entre outras.

O projeto Grão-Pará Maranhão está inserido também na lógica de mercado do projeto **MATOPIBA**, acrônimo para o plano de avanço e exploração agrícola com vistas à exportação para os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia em áreas majoritariamente no bioma Cerrado. Discutido desde a década de 1980, o projeto foi oficializado pelo decreto n.º 8.447 de 6 de março de 2015.



No entanto, o minério de ferro é a principal carga a ser operada pelo terminal portuário. A previsão inicial é que o porto opere com quatro berços para atracação de navios, podendo, posteriormente, aumentar para oito. Se concretizado, o complexo portuário de Alcântara ocupará cerca de 87% do Território Quilombola Vila Nova, na Ilha do Cajual.

## RAMAL FERROVIÁRIO: ESTRADA DE FERRO 317 (EF-317)

O projeto GPM prevê a construção da ferrovia EF-317 para conectar o Terminal Portuário de Alcântara (TPA) ao município de Açailândia, sul do Maranhão, para escoar o minério de ferro e demais cargas. Além disso, a referida ferrovia pretende conectar o Porto de Alcântara à Estrada de Ferro Carajás (EFC) e à Ferrovia Norte-Sul.

A EF-317, com cerca de 520 km, atravessaria 22 municípios maranhenses, afetando assentamentos da reforma agrária, territórios quilombolas e terras indígenas.

Mapeamento preliminar realizado pelo Laboratório Nova Cartografia Social da Amazônia, do Programa de Pós-graduação em Cartografia Social e Política da Amazônia da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), revela que somente em Alcântara, área de incidência do projeto portuário, 135 comunidades quilombolas podem ser atingidas pelas estruturas do porto e ferrovia.

PROJETOS DE TERMINAL PORTUÁRIO E FERROVIA  
E AS COMUNIDADES QUILOMBOLAS DE ALCÂNTARA



Fonte: Laboratório Nova Cartografia Social - LabNCS / Programa de Pós-Graduação em Cartografia Social e Política da Amazônia - PPGCSPA / Universidade Estadual do Maranhão - UEMA

Em relação às terras indígenas, o mesmo mapeamento apontou afetação da ferrovia a cinco territórios:

TERRAS INDÍGENAS	MUNICÍPIO	ESTADO	BIOMA
Alto Turiaçu	Araguanã, Centro do Guilherme, Centro Novo do Maranhão, Maranhãozinho, Nova Olinda do Maranhão, Paragominas, Santa Luzia do Paruá, Zé Doca	MA, PA	Amazônia Legal
Araribóia	Amarante do Maranhão, Arame, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu, Grajaú, Santa Luzia	MA	Amazônia Legal
Awá	Bom Jardim, Centro Novo do Maranhão, Governador Newton Bello, Nova Olinda do Maranhão, São João do Carú, Zé Doca	MA	Amazônia Legal
Caru	Bom Jardim, São João do Carú	MA	Amazônia Legal
Rio Pindaré	Bom Jardim, Monção	MA	Amazônia Legal

Com relação aos povos quilombolas, o que se pôde levantar, também de maneira preliminar, é que pelo menos 14 de seus territórios seriam atingidos pela ferrovia:

ÁREAS QUILOMBOLAS/MA	MUNICÍPIO
Tanque de Valença	Matinha
São Manoel	Viana
Cruzeiro	Palmeirândia
Imbiral Cabeça Branca	Pedro do Rosário
Alcântara	Alcântara
Ferreira	Viana
Caranguejo	Matinha
Charco	São Vicente Ferrer
Cajueiro	Viana
Contenda	Viana
Santo Inácio	Pedro do Rosário
Mucambo	Viana
Aguiar	Viana
Santa Rosa	Viana

**Dados do Laboratório Nova Cartografia Social também demonstram um grande número de projetos de assentamentos potencialmente impactados pela ferrovia ao longo do seu trajeto:**

PA Jiquiri/Santo Agostinho	PA Planalto I	PA Cikel	PA Vila Esperança/Colone
PA Redondo/Aracanga	PA São Jorge	PA El Shaday	PA Núcleo AD
PA São Judas Tadeu	PA California	PA Margarida Maria Alves	PA Nossa Vitoria/Colone
PAE Santa Cruz Imperial	PA Agroper Vila Bom Jesus	PCA Batalha	PCA Fé em Deus
PA Diamante Negro Juthay	PA São Raimundo	PCA Saramandaia	PA Santo Antônio III
PA Vila Esperança	PA São Francisco	PA Olga Benário	PA Mãe Alice
PA Campo Verde Colone	PA Itaigara	PA Alvorada II	PAE Vila Adriana
PA Cruzeiro Do Sul	PA Sol Brilhante	PA CAAC	PA Mangauba
PA Flor Do Vale	Resex Reserva Extrativista Do Ciriaco	PA Deus é Fiel	PCA Monte Sinai
PA Quadra Boa Da Vida	PA Planada Boa Vista	PA Alvorada IV	PA Terra Prometida/Colone
PA Areias	PA Alencarina	PA Alvorada III	PA Cristalina/Colone
PAE Agroextrativista Santana	PA São Francisco/Boa Viagem	PA Alvorada I	PA Fortal/Colone
Raposo III	PA Camponês	PA Jabutí	PA Quadra Renascer II/Colone
PA Alto Alegre/Colone	PA Verona	PA Nossa Senhora	PDS Petrolina
PA Santa Tereza/Colone	PA 11 de junho	APARECIDA/Bananeira	PA Bacurizinho
PA Quadra São Benedito	PA Condomínio	PA Santa Lúcia	PA Quadra Barraquinha
PA Ouro	PA Raimundo Panelada/Simasa	PA Boa Vista I	PA 06 de maio
PA São Raimundo I	PA Barra Limpa	PA Cipé Cortado	PE Ebenezia
PA Santa Lucia	PA Brasilândia	PE Santa Clara	PA Tocantins
PA Quixaba	PA Internacional	PA Oziel Pereira	PA Xixandá
PA São Vicente	PA Terra Bela	PA Alta Floresta I	PA Buritiatá
PA Quadra São Raimundo	PA Passo Livre	PA Curitiba	PA Núcleo 8
PA Novo Horizonte II	PA Buriti/Rio Bonito	PA Santo Antônio	PA Bom Jesus/Bebe Água
PA Nova Conquista	PA Triângulo De Prata	PA Floresta I	PA Quadra Pimenteira/Colone
PA Quadra São João Batista	PA 07 De Maio	PA Boa Esperança III	PDS São Malaquias
PE Quinto Braço	PA Terra Livre	PA Cajeiro I	PA Roque/Santa Tereza
PA Quadra São José	PA Presidente Lula	PA Boa Esperança	PA Bebe Água
PE Igarapé Grande	PA Batuta	PA Engenho Central/Clarice	PA Vila Nova De Ana Dias
PA São Francisco II/Colone	PA Mapisa	PA Sapucaia	PA Quadra União
PA São Luis/Colone	PA Santo Antonio/Bela Vista	PA Rosa Saraiva	PDS Santa Bárbara
PA Nossa Conquista/Colone	PA Varig	PA João Do Vale Verde	PCA Codó de Padilha
PA Quadra 10 De Agosto	PA União, Portugal E Santo Antônio	PE Guairac	PA Quadra 10 de Janeiro/colone
PA São Francisco/Colone	PA Lago Azul	PA Castelo	PA Quadra 10 de Janeiro/Colone
PA Núcleo A - I/Colone	PA Sapucaia I	PA Ponderosa	PA Quadra Nova Pimenteira/Colone
PA Catingueiro	PA Tabocão	PA SIT	PE Vila Pindaré
PA Três Palmeiras	PA Califórnia/Diamantina	PA Flechal	PA PEDREIRA II / INGAZAL / COLONE
PA Tamandar	PA Babilénia	PA Nova Olinda	PA OLHO D' ÁGUA DO TURI/ COLONE
PA Cocalinho	PA Indiana/Santa Maria	PA Cacique/Tucumã	PA SANTA ROSA/SÃO LUCAS
PA Pimenta	PA Guarida	PA Porco Morto	PA EL BETEL
PA Quadra 4 De Maio	PA Amazônia 237 Pa Bituba/Chapada	PA Cajeiro	PA NÚCLEO XI
PA Boa Esperança I	PA Vila Nova	PA Santa Inácia	PA ROQUE/SANTA TEREZA
PA Nova Canaã/Colone	PA Horizonte Azul	PA Santa Cruz/Zutil	PCA SANTA RITA
PA Belém	PE Sambra	PA Faisa	PA PREGUIÇA
PA Cana	PA Nascente Do Rio Dos Bois	PA Karinã	PA OLHO D ÁGUA/TREZE DE MAIO
PA 1º De Junho	PA Peros Rio/Centro Dos Batistas	PA Fazenda Planalto Pedesa	PE LARANJAL
PA Quadra Diamante	PE Flex/Gleba Juriti	PA Edith	PE FAIXA
PA Bom Viver	PA Camacaoca	PA Minador e Sabugi	PA PREQUEÚ/TRÊS MARIA
PA Quadra Boa Vista	PA São Benedito I	PA Francisco Romão	PA DIBOM II
PA Boa Vista II	PA Boqueirão/Colone	PDS Joao Do Vale I	PA DIBOM I
PA Jaguaribe	PA Simaúma	PA Novo Oriente	PA PADRE PAULO
PA Fé Em Deus	PA Santa Clara/Colone	PA Planalto II	PA PORTUGAL
PA 03 de Maio	PA Quadra São João	PA Rio Ubim	PCA JOSÉ SARNEY COSTA
PA Quadra Nova Jerusalém		PA Açaí	
PA Quadra Novo Horizonte		PA Roseli Nunes/Bananeiras	
PA Quadra 5 de Outubro		PA Nascente do Rio Azul	
PA Cigana/Barrigudo/Colone		PA João Palmeira/Castália	
PA São Pedro/Colone		PA Chico Mendes/Bananeiras	
PA Núcleo BB			

# CONTRATO ASSINADO ENTRE GPM E ASSOCIAÇÃO QUILOMBOLA

Em março de 2017, sem que houvesse informações concretas sobre o projeto ou mesmo licença ambiental prévia, a empresa procurou a Associação de Moradores da Comunidade Negra Rural Quilombola de Vila Nova Ilha do Cajual. Na ocasião, conseguiu a assinatura de um contrato pela então presidente, pela vice-presidenta e pela secretária-geral, em nome de toda a comunidade, cedendo o uso e usufruto de mais de 14 milhões de metros quadrados do território — o equivalente a 1.400 campos de futebol — por tempo indeterminado, para a instalação e operação do porto.

Segundo dados do Cadastro Ambiental Rural (CAR), o território quilombola da Ilha do Cajual ocupa uma área de pouco mais de 1.630 hectares. Comparando as coordenadas geográficas da área do porto em terra fornecidas pela GPM com as da área do território quilombola declarada pela comunidade no CAR, o contrato assinado entre a GPM e a associação permite que 87% do território seja devastado para instalação do Terminal Portuário de Alcântara. A área a ser ocupada pelo porto incluiria as residências das famílias, suas roças para plantações, a escola municipal de ensino fundamental, áreas de preservação, áreas sagradas, regiões de mata e cursos d'água.

 **A ilha é pequena para abrigar a coexistência de um empreendimento dessa magnitude e a presença das comunidades. Ainda que o porto comece exigindo uma estrutura mínima de trabalho, o que se espera de um empreendimento desse é que, com a demanda, ele vá necessitando de mais áreas. Inevitavelmente a comunidade vai sair**, alertou Danilo Serejo, cientista político e jurista quilombola de Alcântara, em entrevista ao site Intercept Brasil<sup>7</sup>.

O termo de parceria assinado entre a GPM e a associação quilombola foi o documento decisivo para garantir aos empresários o início dos trâmites de licenciamento do projeto. O documento de propriedade da terra, de ocupação ou de direito de uso e fruição é uma exigência do governo federal ao empreendedor que pretende instalar e explorar infraestrutura portuária. Sem ele, o processo não avança. No entanto, um contrato como esse, tratando de território quilombola, deveria ser precedido por uma consulta prévia às comunidades atingidas pelo empreendimento, conforme prevê a Convenção n.º 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

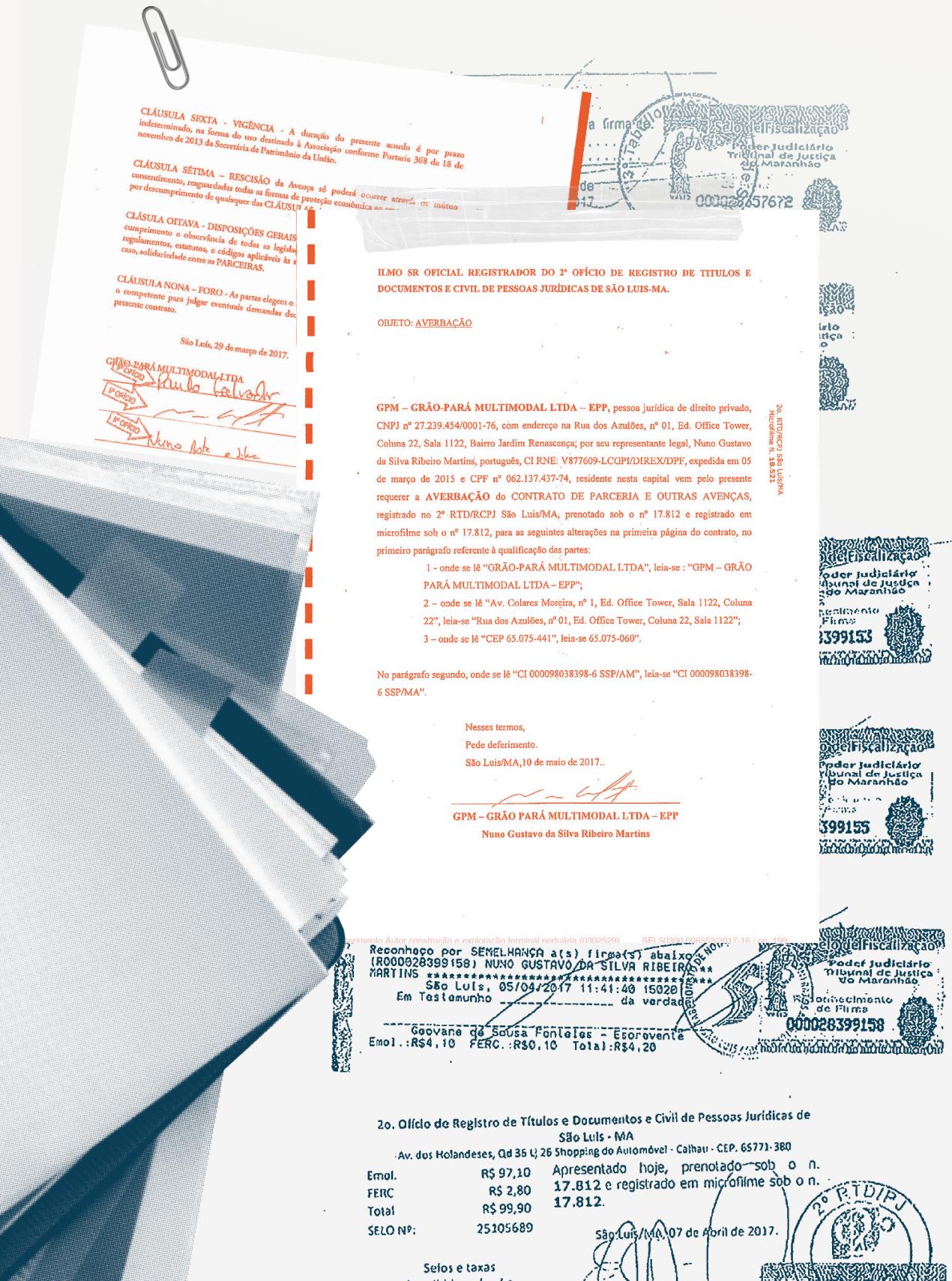
Yuri Costa, defensor público da União, em entrevista ao site Intercept Brasil<sup>8</sup>, argumentou que o acordo feito diretamente pela GPM não respeita as

7. INTERCEPT BRASIL. Megaponto e ferrovia ocuparão 87% de território quilombola no Maranhão. Mas moradores não sabem. Disponível em: 29/04/2024 <https://www.intercept.com.br/2024/04/29/megaponto-e-ferrovia-ocupara-87-de-territorio-quilombola-no-maranhao-mas-moradores-nao-sabem/> Acesso em: 13 jun. 2025

8. INTERCEPT BRASIL. Megaponto e ferrovia ocuparão 87% de território quilombola no Maranhão. Mas moradores não sabem. Disponível em: 29/04/2024 <https://www.intercept.com.br/2024/04/29/megaponto-e-ferrovia-ocupara-87-de-territorio-quilombola-no-maranhao-mas-moradores-nao-sabem/> Acesso em: 13 jun. 2025

diretrizes nacionais e internacionais sobre o tema, "o que gera, na teoria, uma nulidade de toda a cadeia de licenciamento do projeto".

Em dezembro de 2018, ainda no governo de Michel Temer, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), assinou o contrato autorizando a GPM a construir e explorar a instalação portuária para uso privado por 25 anos prorrogáveis. Mas a procuradoria da própria Antaq expressou preocupação sobre a validade do contrato que transmite a posse do terreno. Também disse ter dúvidas se a "associação teria legitimidade para celebrar o contrato em nome da comunidade quilombola".





A procuradoria, então, sugeriu que a Antaq consultasse a Fundação Palmares, órgão federal que delibera sobre políticas públicas ligadas aos povos quilombolas. A Antaq não seguiu a recomendação e, ainda em dezembro de 2018, um dia depois do alerta, o então diretor-geral da agência, Mário Povia, assinou a resolução autorizando a construção.

Ao ser questionado pela reportagem do Intercept Brasil, que publicou investigação sobre o projeto em abril de 2024, sobre o porquê de não consultarem a Fundação Palmares, o atual diretor da Antaq, Alber Furtado de Vasconcelos Neto, respondeu que não era uma atribuição da agência.

Se ele [empreendedor] entrega aqui o documento, a gente tem que dar fé pública. Se o documento não é válido, é outra discussão. Ele não consegue iniciar uma construção numa área que não é dele. A minha competência, na Antaq, não é ficar perguntando nos cartórios se o documento está certo, se está ok, se o escrivão escreveu ok. Cada um que responda pelos seus atos.

Para o cientista social e jurista quilombola Danilo Serejo, o contrato entre a empresa e a associação tem apenas um efeito: validar a narrativa política do empreendimento de que GPM e comunidade estão caminhando em comum acordo: "Ele viola a Convenção no. 169 da OIT e, por consequência, viola a Constituição Federal. O problema é que ele autoriza a narrativa da empresa. Isso fragiliza o enfrentamento".

## NOVAS MORADIAS EM TERRITÓRIO IMPACTADO

Em troca do uso e apropriação dos recursos do território, os empresários oferecem no contrato 51 residências com saneamento básico, água, energia, escola de ensino fundamental, campo de futebol, espaço para manifestação religiosa e posto de saúde.

Eles não dizem onde a estrutura será instalada, já que o território habitado pela comunidade teria quase 90% de sua área ocupada pelo empreendimento. O contrato também diz que à associação parceira "caberá o fruto correspondente a 6% do empreendimento, com todas as suas respectivas vantagens". O contrato não apresenta nenhuma informação sobre prazos e condições da repartição de lucros, e nem detalha o que seriam as "respectivas vantagens".

Em março de 2018, um ano após a assinatura do acordo entre empresa e associação quilombola, analistas ambientais e de infraestrutura do Ibama fizeram uma vistoria técnica na Ilha do Cajual e conversaram com moradores. No relatório da visita, os funcionários do órgão federal destacaram que "quando indagados pelo Ibama sobre o empreendimento, foi verificado que de modo geral para os moradores havia pouca informação sobre a correta localização e os impactos que ocasionaria."

Em fevereiro de 2024, a reportagem do Intercept Brasil também entrevistou Josilene Pereira Penha, vice-presidente da associação quilombola.

Ao ser perguntada se sabia que o território seria quase todo ocupado para a instalação do empreendimento, respondeu:

**“Para a gente que vive naquelas terras, a gente vê, escuta as coisas, mas às vezes não sabe fazer aquela análise clínica sobre o que a gente está olhando ali”.** Penha foi uma das três pessoas da associação que assinou o contrato com a GPM, ainda em 2017.

Na época, ela era secretária-geral da entidade. Penha informou que a orientação da atual presidente, Vanda Almeida Pereira – que era vice-presidente em 2017 –, é de não dar entrevista sobre o empreendimento.

## TITULAÇÃO SOB PRESSÃO DA EMPRESA

O processo de titulação do território quilombola Vila Nova Ilha do Cajual se arrasta desde 2007 junto ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), e à Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União no Maranhão (SPU/MA), que também deve participar do processo por se tratar de uma ilha marítima, incorporada ao patrimônio da União.

Em janeiro de 2023, a Defensoria Pública da União (DPU) no Maranhão moveu uma Ação Civil Pública<sup>9</sup> contra Incra e SPU Maranhão cobrando a conclusão da titulação do território Vila Nova Ilha do Cajual<sup>10</sup>. A GPM tentou se habilitar como parte interessada no processo, mas o pedido não foi aceito pela juíza Bárbara Malta Araújo Gomes. Em decisão de dezembro de 2023, ela determinou que a União e o Incra concluíssem a titulação do território em seis meses.

Em novembro de 2023, quase sete anos após terem firmado o contrato que apresentaram como prova de seu direito de uso e usufruto das terras da Ilha do Cajual, empresários da GPM e seus assessores jurídicos estiveram no Incra Maranhão “pleiteando a titulação da área [quilombola]”, nas palavras do próprio superintendente do órgão, José Carlos Nunes Júnior.

**“Queriam da gente ações necessárias para que essa titulação fosse feita e, com isso, depois da titulação, obviamente, eles entrarem em acordo com a associação dos quilombolas para a implantação desse porto. Informaram que já tinham um entendimento prévio com eles. Agora estamos esperando o orçamento deste ano para poder começar os trabalhos em todo o nosso planejamento na Ilha do Cajual”,** informou Nunes Júnior à reportagem do Intercept Brasil.

Em janeiro de 2024, o Incra recorreu da decisão contra o prazo e a multa estipulados pela juíza na ação civil pública. O Instituto alegou, mesmo após quase 20 anos desde o primeiro pedido de titulação da comunidade, falta de tempo, de recursos e de pessoal para cumprir com sua obrigação. Até o fechamento daquela reportagem, ainda não havia decisão da magistrada sobre o recurso.

“Um empreendimento dessa envergadura extingue o território quilombola. Isso inviabiliza por completo a proteção do território, inviabiliza a própria titulação. Por isso a DPU propôs a ACP na justiça federal, para que primeiro haja a proteção da titulação, independentemente da discussão sobre o empreendimento. Essa titulação confere segurança jurídica à comunidade”, explicou o defensor público da União no Maranhão Yuri Costa.

Pelo menos desde janeiro de 2024, funcionários da empresa Virtú Ambiental, contratados pela Grão-Pará Maranhão, estão no território da Ilha do Cajual visitando moradores para a elaboração de parte do estudo ambiental. “Serão vários dias em campo ouvindo as comunidades na área de influência do empreendimento. Nessa missão, as líderes locais (coincidentemente, todas mulheres) estão nos guiando de casa em casa e nos ajudando a estabelecer esse amplo diálogo, porque enxergam, assim como nós, a urgente necessidade de melhora nas condições materiais de vida, ao tempo em que se preserva a identidade cultural”, escreveu em seu Instagram uma das sócias da empresa, Isabella Pearce. O marido de Pearce, Francesco Cerrato, é também sócio da Virtú Ambiental e membro suplente do Conselho Estadual de Meio Ambiente do Maranhão, Consema, até 2025.

Paulo Salvador, um dos diretores-executivos da empresa GPM, também foi entrevistado pela reportagem do Intercept Brasil. Por email, Salvador disse na época que o empreendimento ainda estava em fase de licenciamento ambiental e em interface com órgãos oficiais e parceiros, e que a “Associação Quilombola da Ilha do Cajual tem o direito, por lei, ao usufruto do território da ilha, como foi reconhecido por todos os órgãos consultados antes do processo de autorização do TUP”. Disse, ainda, que a comunidade é importante parceira do projeto e que a associação está ciente do seu papel, “conforme constatamos recorrentemente nas nossas reuniões mensais, desde 2017”. Salvador não respondeu qual documento a associação quilombola apresentou à GPM para provar que detém a posse da terra mencionada no contrato.

A distribuição de 6% dos lucros do empreendimento à associação prevista no contrato será feita “como a qualquer acionista, sem data de expiração, sempre e quando o terminal portuário tenha resultados positivos”, garantiu o empresário. Ele não respondeu à questão sobre a cláusula sétima do acordo, determinando que sua rescisão só acontecerá por descumprimento das cláusulas ou “através de mútuo consentimento, resguardadas todas as formas de proteção econômica ao empreendimento”.

A respeito do projeto, Salvador informou que o empreendimento ocupará “apenas 20% do total da Ilha do Cajual”, e que o início das obras e operação do empreendimento tem cronograma de dois a três anos, a depender dos processos administrativos de autorização e licenciamento.

A empresa alemã Deutsche Bahn (DB) será a gestora da operação ferroviária, disse o empresário. A gestão, segundo ele, “funcionará em regime de Open Access, que é o modelo mais aberto que existe, em termos de mercado, porque permite que qualquer operador de transporte ferroviário utilize a

ferrovia, o que é uma inovação no mercado brasileiro, mas que é habitual na Alemanha, onde a DB é a gestora da infraestrutura ferroviária".

Sobre a Ação Civil Pública nº 1005402-32.2023.4.01.3700 movida pela DPU<sup>11</sup>, que tramita na Justiça Federal contra o Incra e a SPU Maranhão, o interesse da GPM em ser parte no processo é, segundo Paulo Salvador, "contribuir, ao lado da DPU, para a regularização definitiva da comunidade quilombola residente na ilha do Cajual."

O empresário foi questionado sobre a potencial extinção do território com implantação do projeto em mais de 87% de sua área. Ele disse que as decisões sobre o desenho do empreendimento e seus impactos sobre a comunidade estão sendo **"tomadas em conjunto, buscando-se a harmonização das necessidades de implantação do terminal, com a localização dos diversos núcleos habitacionais existentes"**.

Já sobre o traçado final da ferrovia, Salvador disse que ainda não está decidido, "pois há diversas alternativas em análise". As alternativas, segundo ele, serão objeto dos estudos e relatórios de impacto ambiental a serem produzidos pelas empresas Virtú Ambiental.

Paulo Salvador não respondeu às questões específicas sobre a realização obrigatória, junto aos territórios quilombolas, do processo de consulta prévia, livre e informada previsto na Convenção 169 da OIT.

**O EMPRESÁRIO FOI  
QUESTIONADO SOBRE  
A POTENCIAL EXTINÇÃO  
DO TERRITÓRIO  
QUILOMBOLA COM  
IMPLANTAÇÃO DO  
PROJETO EM MAIS DE  
87% DE SUA ÁREA.**

# POSSÍVEIS IMPACTOS RELACIONADOS À INSTALAÇÃO DO EMPREENDIMENTO PORTO-FERROVIÁRIO GPM

Abrir a porta de casa e deparar-se com oito navios cargueiros de até 350 metros de comprimento atracados, sendo carregados com milhares de toneladas de minério de ferro e cobre, soja, milho, combustíveis e outras commodities do agro-minero-negócio exportador. São cerca de 190 milhões de toneladas chegando e partindo todo ano – ou 520 mil toneladas todos os dias à beira do quintal.

A paisagem vista da janela, que antes era de mata frondosa e vastos palmeirais de coco babaçu margeados por quilômetros de praias e mangues, foi devastada e substituída por um complexo portuário contendo linhas ferreas por onde circulam trens ruidosos que chegam com as cargas; subestações de energia e galpões de armazenamento; empilhadeiras, correias transportadoras, carregadores de navios, contêineres, oito pilhas com toneladas de minério de ferro a céu aberto esperando para serem embarcados e um contingente de cerca de 1.800 homens operando a mega estrutura portuária dia e noite.

Esta é a paisagem distópica que pode vir a ser uma realidade para os moradores do Território Quilombola Vila Nova, na Ilha do Cajual, caso seja levada a cabo a instalação do Terminal Portuário de Alcântara e da ferrovia EF-317, projetados para escoar soja e outras commodities do agronegócio e da mineração para China, Estados Unidos e países da Europa.



No território Vila Nova Ilha do Cajual vivem hoje 51 famílias, cerca de 90 pessoas, divididas em cinco comunidades: Caratatiua, Tijuca, Vila Nova, Jacaré e Santana. Ele é um dos três territórios que compõem o município de Alcântara, que concentra a maior população quilombola do país. Os outros dois são o Território Quilombola de Santa Tereza (50 comunidades) e o Território Étnico Quilombola de Alcântara (156 comunidades). Juntos, os três somam 211 comunidades.

A maior parte dos moradores do Quilombo da Ilha do Cajual dedica-se à pesca, agricultura, à coleta de frutos e criação de pequenos animais, saberes e modos de vida tradicionais, passados por gerações.

## **ÁREA DE PROTEÇÃO INTERNACIONAL E FÓSSEIS DE DINOSAUROS**

A Ilha do Cajual tem pouco mais de 5.300 hectares, segundo informações do Incra, circunscrita à área da Amazônia Legal e totalmente inserida na ÁREA de Proteção Ambiental (APA) das Reentrâncias Maranhenses.

Criada pelo decreto 11.901 de 1991, a APA engloba 19 municípios no Estado, tem quase 2,7 milhões de hectares e regras específicas de proteção e uso para que não se comprometam os diversos ecossistemas marinhos e flúvio-marinhos da região. "A área indicada possui características naturais extraordinárias, onde se destacam um conjunto de ilhas, baías, enseadas e uma rede estuarina encravada numa costa afogada em perpétua evolução recoberta por manguezais, berçário de várias espécies de peixes, crustáceos, moluscos e aves", diz o decreto.

O documento considera a importância dos manguezais por formarem uma "barreira de proteção da região", e sua vegetação, que "contribui para elevar a produtividade pesqueira que representa fonte de alimento e de trabalho para grande maioria das populações litorâneas e ribeirinhas, principalmente às comunidades de baixa renda do interior maranhense".

Em 1993, a APA das Reentrâncias Maranhenses foi inserida na lista de Sítios Ramsar, o que confere à região importância internacional. A Convenção de Ramsar, de 1971, é um tratado internacional para a proteção de zonas úmidas de importância mundial. O Brasil incorporou a convenção a seu arcabouço legal em 1996, e deve cumprir as diretrizes e recomendações de proteção e uso sustentável que ela determina.

Além de toda essa biodiversidade, a Ilha do Cajual também abriga três importantes áreas com concentração de fósseis de dinossauros que habitaram a região há cerca de 95 milhões de anos: Ponta Leste, Falésia do Sismito e Laje do Coringa.

Mas tudo isso está sob risco com o empreendimento da GPM, segundo o próprio Ibama. Durante visita técnica à Ilha do Cajual em março de 2018, funcionários do órgão federal apontaram que "a Ilha apresenta fragilidades

ambientais e sociais que poderão ser agravadas com a implantação do empreendimento. Do ponto de vista ambiental, verifica-se que o ambiente é bastante preservado, com áreas de manguezais, restingas e outros ambientes, com prováveis áreas de reprodução de avifauna e fauna aquática, que pela alta sensibilidade ambiental podem ser negativamente afetadas."

Depois, em reunião entre a GPM e a equipe do núcleo de licenciamento ambiental do Ibama no Maranhão, os analistas "lembaram de alguns possíveis impactos do projeto ao patrimônio paleontológico de fósseis de dinossauros, ninhais de aves marítimas e área de repouso de peixe-boi."

**66** A Ilha do Cajual é uma comunidade quilombola, é uma área de proteção ambiental e é patrimônio da União, do ponto de vista jurídico. Além disso, é uma área com fósseis de dinossauros. Embora não tenha sido tombada como tal, é uma espécie de parque arqueológico ou paleontológico. Tem ali uma série de sobreposições no que diz respeito à necessidade do estado proteger a área, sobretudo porque é uma área quilombola, e o direito à propriedade quilombola não se relativiza. O estado vai precisar de um bom argumento para autorizar a instalação de um empreendimento desse na Ilha do Cajual, pontuou o cientista social e jurista quilombola Danilo Serejo.

Para ele, o contrato firmado entre empresa e associação é "muito fraco", do ponto de vista jurídico. "Ele cai em qualquer ação que se queira fazer contra ele, porque viola a Convenção nº 169 da OIT e, por consequência, viola a constituição. E não existe porto sem ferrovia, neste caso. Até segunda ordem, as comunidades do entorno da Ilha do Cajual não são favoráveis ao empreendimento."

# DESINFORMAÇÃO E AUSÊNCIA DE CONSULTA PRÉVIA, LIVRE E INFORMADA

A ferrovia que consta no projeto da GPM tem cerca de 520 km e atravessa pelo menos 22 municípios maranhenses, segundo traçado disponibilizado pelo empreendedor a órgãos do governo. A estrada de ferro cruza dezenas de assentamentos rurais, e em alguns pontos passa a pouco mais de dez quilômetros de distância de Terras Indígenas (TI), como as TIs Caru, Rio Pindaré e Araribóia.

Em agosto de 2023, foram realizadas visitas em três comunidades potencialmente impactadas pela ferrovia do projeto GPM. Como denominador comum entre os três diferentes territórios, estava a ausência de informação e de consulta sobre o projeto.

A seguir, apresentamos um resumo das visitas e do contexto encontrado em cada território.

## 1 QUILOMBO TANQUE DE VALENÇA: O SUMIÇO DO MAPA

12. COMISSÃO PRÓ ÍNDIO DE SÃO PAULO. Disponível em: <https://cpisp.org.br/tanque-de-valenca/> Acesso em: 13 jun. 2025

13. DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=11/05/2011&jornal=1&pagina=23&totalArquivos=260> Acesso em: 13 jun. 2025

14. COMISSÃO PRÓ ÍNDIO DE SÃO PAULO. Disponível em: <https://cpisp.org.br/tanque-de-valenca/> Acesso em: 13 jun. 2025

15. COMISSÃO PRÓ ÍNDIO DE SÃO PAULO. Disponível em: [https://cpisp.org.br/wp-content/uploads/2017/05/R\\_Tanquede-Valenca2022.pdf](https://cpisp.org.br/wp-content/uploads/2017/05/R_Tanquede-Valenca2022.pdf) Acesso em: 13 jun. 2025

Em um dos mapas de afetações produzidos pela GPM, o quilombo Tanque de Valença<sup>12</sup>, no município de Matinha, não aparece representado, mas ele é cortado ao meio pela linha férrea.

O quilombo fica localizado na zona rural do município de Matinha, a cerca de 10,5km (em linha reta) do centro urbano do município. O quilombo recebeu certificação<sup>13</sup> da Fundação Cultural Palmares em 2011. Segundo dados armazenados<sup>14</sup> no site da Comissão Pró-Índio de São Paulo, o quilombo tem uma área de 2.571 hectares e conta com uma população de 70 famílias. Em 27 de maio de 2022, foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) o Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID)<sup>15</sup> do quilombo Tanque de Valença.

Durante reunião realizada na sede da associação comunitária em 25 de agosto de 2023 com cerca de 20 pessoas, Seu Raimundo, uma das lideranças da associação, informou que o quilombo conta com 98 famílias, sendo mais de 300 pessoas.



Lá as famílias produzem mandioca, macaxeira, milho, quiabo, maxixe, vinaigreira, arroz e abóbora. Algumas delas fornecem seus produtos para programas federais, como o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), e o Programa de Aquisição de Alimentos (PAA).

A princípio, a liderança havia entendido que as pessoas que estavam realizando as visitas, que integram organizações locais da sociedade civil, representavam a empresa GPM, e que estavam indo ao território apresentar o projeto. Seu Raimundo contou que, por conta dessa confusão inicial, havia gente interessada em ir à reunião por achar que haveria oferta de trabalho e algum benefício material. Esta informação é importante porque mostra as necessidades e demandas de pessoas da comunidade, e também a disposição para ouvir as propostas da empresa e, eventualmente, negociar com ela.

Este é um cenário comum que aponta para vulnerabilidades sociais e econômicas provocadas por processos históricos de violação de direitos ancorados no racismo.

### **PONTOS DE ATENÇÃO**

O principal problema relatado pelos moradores presentes à reunião foi a questão da perda de grandes partes do território para fazendas de gado e monocultivo. Com isso, já não possuem mais as áreas necessárias para ampliarem a produção e, consequentemente, a renda.

Uma das moradoras do quilombo relatou que uma empresa de energia – ela não disse qual – instalou uma torre de energia em parte do seu terreno, e a indenizou, uma vez que ela não permitiu que fizessem o trabalho sem garantir a atenção aos seus direitos. Ao longo da conversa na associação, ela repetiu algumas vezes essa história, ressaltando que é preciso ter cuidado com a abordagem aparentemente amistosa das empresas junto aos moradores das comunidades.

### **EVIDÊNCIAS DO PROJETO GPM NO TERRITÓRIO**

Durante a análise dos documentos disponibilizados pelo poder público sobre o projeto GPM, chamou muito a atenção que a empresa, em alguns documentos, decide por critérios próprios o que considera como territórios impactados.

Aparentemente, territórios tradicionais ainda não certificados ou titulados são considerados “menos aptos” a serem declarados como impactados pela empresa. É como se a ausência de um documento formal de certificação ou titulação desse à empresa o direito de passar sobre ele sem a necessidade de consulta ou reparação.

Para ter informações mais precisas sobre territórios impactados, as entidades envolvidas na pesquisa realizaram um mapeamento autônomo, usando o traçado do projeto disponibilizado pela empresa e bases de dados públicas, para saber quais territórios indígenas, quilombolas, assentamentos e áreas de proteção seriam afetados (em diferentes graus) pela ferrovia.

O mapeamento autônomo trouxe uma informação fundamental. Segundo mapa feito pelo empreendedor, o quilombo Tanque de Valença simplesmente não existe, não consta no mapa, mas no mapeamento autônomo, Tanque de Valença aparece literalmente cortado ao meio pelo traçado da ferrovia.

No mapa acima, feito de forma autônoma, Quilombo Tanque de Valença (linha vermelha) atravessado pela ferrovia (linha azul)

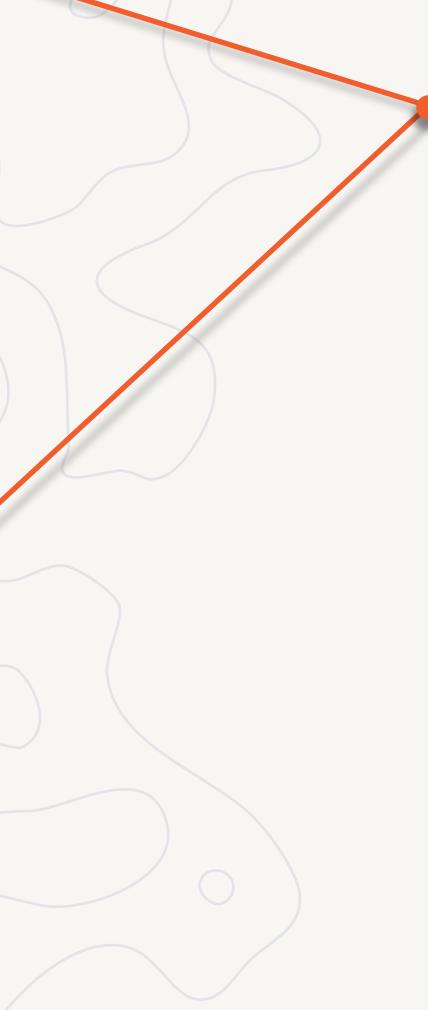


Outro mapa autônomo mostra a ferrovia (linha azul) atravessando o Quilombo Tanque de Valença.

No mapa acima, feito pelo empreendedor, o Quilombo Tanque de Valença simplesmente some, e a ferrovia (linha tracejada) passa entre Preguiça e Olinda Nova sem Tanque de Valença no meio.

Os dois principais objetivos da reunião realizada em 25 de agosto de 2023 no Quilombo Tanque de Valença eram apresentar esta potencial afetação da ferrovia sobre o território e perguntar aos moradores se estavam sabendo sobre os planos de construção da ferrovia. Ao verem as imagens dos mapas, ficaram impactados, pois não sabiam e nunca tinham ouvido nada a respeito de uma ferrovia na região.

Acima, algumas das imagens do quilombo atravessado pela linha férrea apresentadas durante a reunião.



## **POTENCIAIS IMPACTOS DO PROJETO GPM NO QUILOMBO TANQUE DE VALENÇA**

A partir da análise feita pelas organizações sobre potenciais impactos do projeto GPM sobre Tanque de Valença, foi apontado como impacto imediato a divisão das comunidades operada pela empresa e suas terceirizadas – especialmente empresas que fazem levantamentos socioeconômicos com fins de indenização. A promessa de vultosas indenizações, melhoria de vida e emprego – que nunca se concretizam – são vetores de disseminação de desconfianças, dissidências e cooptação no interior das comunidades.

A médio e longo prazo, foram apontadas as consequências das obras e das operações da ferrovia: desmatamentos, assoreamentos de cursos d'água, controle, vigilância, violência psicológica e moral contra moradores que se opõem ao projeto, perseguição, criminalização de pessoas defensoras de direitos humanos, deslocamento forçado, expulsões violentas, desarticulação dos modos de vida tradicionais, desmobilização das lutas, empobrecimento.

Do ponto de vista da titulação do território, uma vez instalada no interior do quilombo, a ferrovia e sua faixa de servidão muito provavelmente deixarão de ser computadas como terras do quilombo, sendo excluídas da contagem no momento da titulação – como aconteceu com o Território Quilombola Santa Rosa dos Pretos, no município de Itapecuru-Mirim, Maranhão, que perdeu parte do seu território com a instalação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da Ferrovia Transnordestina e de cinco linhões de energia.

Por fim, um impacto que pode começar antes mesmo que as obras sejam iniciadas ou o projeto sequer mencionado: o processo de titulação das terras do quilombo pode ser dificultado ou mesmo paralisado por influência da empresa junto aos órgãos governamentais.

---

17. INTERCEPT BRASIL. A Vale está atropelando quilombolas com processo para duplicar ferrovia no Maranhão. Disponível em: 13/08/2018 \_<https://www.intercept.com.br/2018/08/13/vale-quilombos-maranhao/> Acesso em: 13 jun. 2025

Isto aconteceu também com o Território Quilombola Santa Rosa dos Pretos<sup>17</sup>, que teve seu processo de titulação paralisado por anos pela mineradora Vale, que contestou os limites da titulação. A paralisação criou o ambiente de pressão sobre as comunidades, que acabaram por ceder e conceder parte do território para a duplicação da Estrada de Ferro Carajás a fim de que ela abrisse mão de paralisar o processo de titulação.

## **2 COMUNIDADE CENTRO DO ADÃO: VIOLAÇÕES ACUMULADAS**

A comunidade Centro do Adão fica na zona rural de Alto Alegre do Pindaré, a cerca de 1,5 km (em linha reta) do centro da cidade. Segundo relatos ouvidos durante a conversa realizada em 18 de agosto de 2023 com quase 20 moradores da comunidade Centro do Adão, foi possível entender que aquele agrupamento existe há mais de 40 anos, pois já se encontrava constituída pelos moradores mais velhos antes mesmo da construção da primeira via da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da mineradora Vale – o início da construção se deu em 1982.

Os relatos dão conta de que a mineradora nunca os consultou para iniciar a construção da primeira linha férrea, que atravessa o território. A mesma falta de consulta marcou a duplicação da EFC, e hoje as 50 famílias de Centro do Adão – cerca de 200 pessoas – sofrem diariamente as consequências desse atravessamento.

Os moradores vivem da agricultura familiar, tanto para subsistência quanto para venda. Produzem alimentos como arroz, feijão e macaxeira. Também criam gado, produzem leite, queijos, farinha e carvão.

As famílias estão divididas em pequenas propriedades, sendo a maior delas de 380 hectares, com variações de propriedades entre 25, 130 e 140 hectares.



Na imagem acima, o marcador azul é a residência da liderança onde foi realizada a conversa em Centro do Adão. A EFC (cortando a imagem ao meio no sentido horizontal) separa o território do acesso à cidade, no canto superior direito da imagem).

## PONTOS DE ATENÇÃO

O principal problema relatado pelos moradores durante a conversa foi o atravessamento da EFC sobre o território e, principalmente, o estacionamento dos trens, por tempo indeterminado – para a troca de maquinista ou quando há algum problema –, em frente ao território, impedindo o livre trânsito dos moradores no seu dia-a-dia.

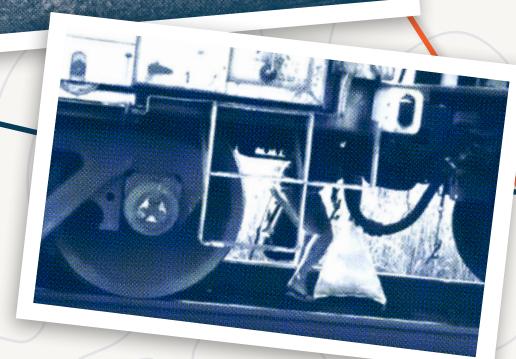
Esta interrupção tem impedido a ida das crianças à escola e o escoamento da produção da agricultura familiar. Segundo relatos e vídeos recebidos, os agricultores têm se visto obrigados a atravessar suas produções por baixo do trem estacionado, correndo grande risco de acidente e morte. O mesmo acontece com as crianças que vão à escola: quando não caminham mais de dois quilômetros para contornar o trem e seguir rumo à escola, acabam se arriscando e passando por baixo da composição.

Além do risco de graves acidentes, o impedimento da travessia tem causado perda de produtos perecíveis que não podem ser escoados – como leite e queijo –, redução das vendas e, consequentemente, da renda familiar. Tem causado, ainda, alterações graves na dinâmica social das famílias, como a reforma das casas, que não são mais feitas devido à dificuldade de se atravessar materiais de construção por cima da linha férrea – o que é proibido pela empresa.

Diante da cronicidade do problema, moradores relataram que estão deixando de produzir o que produziam antes, tanto em variedade quanto em quantidade, pois não conseguem escoar os produtos de maneira adequada. Isso dispara um processo em cadeia de alteração negativa nas dinâmicas sociais e econômicas, gera empobrecimento, precarização da vida e, no limite, êxodo rural.

Tal problema vem se tornando mais agudo a partir de 2019 – o que coincide com a duplicação da EFC e aumento do fluxo de trens. Desde então os moradores vêm solicitando à mineradora Vale S.A. a construção de uma infraestrutura que viabilize a passagem segura de pedestres, automóveis e animais, mas sem qualquer sucesso de que a infraestrutura seja concretizada.

Segundo os moradores, uma funcionária da Vale que ocupa o cargo de Analista de Relações com Comunidades (RC), tem realizado promessas de construção da infraestrutura pela empresa, ao mesmo tempo em que tenta desencorajar a organização coletiva para reivindicação de direitos. Moradores relataram que quando mencionam à funcionária que irão paralisar a ferrovia em manifestação pela defesa de seus direitos, a mesma os ameaça dizendo que serão processados pela empresa, o que termina por desmobilizá-los.



## EVIDÊNCIAS DO PROJETO GPM NO TERRITÓRIO

Durante a conversa com as lideranças, todas disseram que já tinham ouvido falar de uma “terceira ferrovia da Vale”. A informação chegou, inclusive, por meio da RC da mineradora Vale.

Por experiência com outros projetos de infraestrutura logística que impactam povos e comunidades tradicionais, muitas vezes a narrativa sobre o empreendimento chega aos territórios com bastante antecedência, e vai aumentando em detalhes e se imiscuindo nas comunidades por meio de informações oficiais agregadas de conversas especulativas. Muitas vezes, estas narrativas geram movimentos de especulação imobiliária na região.

Tendo em vista a observação do traçado da ferrovia GPM e o termo “terceira ferrovia da Vale”, é possível entender que pode se tratar, sim, da nova ferrovia do projeto porto-ferroviário GPM. O traçado da nova ferrovia GPM fica a cerca de 4km de distância da casa da liderança onde foi realizada a conversa. Fora isso, há um trecho da pera ferroviária que acompanha o mesmo traçado da EFC. Esse trecho também fica a 4km de distância da casa da liderança.

- ① Principal estrutura da nova ferrovia GPM fica a 4km da casa da liderança no Centro do Adão.
- ② Parte do trecho da pera ferroviária acompanha a EFC e fica a 4km de distância da comunidade.



A informação sobre uma nova ferrovia ainda não chegou a um nível de detalhamento capaz de revelar que talvez não se trate de uma “terceira ferrovia da Vale”, a rigor, e sim de um empreendimento de uma empresa que servirá, basicamente, ao escoamento da produção da mineradora Vale.

No caso desta narrativa que já circula pela comunidade, toma-se a parte pelo todo, ou seja: a nova ferrovia – parte do empreendimento GPM – servirá à Vale, majoritariamente; logo, trata-se (no entendimento geral) de uma terceira ferrovia da Vale.

## POTENCIAIS IMPACTOS DO PROJETO GPM

A simples menção sobre a construção de uma terceira ferrovia em um território já severamente impactado pela infraestrutura logística da mineradora Vale é capaz de desencadear uma série de efeitos sobre o território e seus moradores.

Desde a apreensão e instabilidade relativas a mais um empreendimento que viola direitos e degrada a qualidade de vida, quanto a corrida especulativa na região, o assédio do discurso do "emprego", usado pela Vale e outras empresas para desmobilizar as resistências; o êxodo rural pela descrença na resolução dos problemas já existentes e pela certeza do aumento dos problemas com uma nova estrutura, entre outros efeitos.

Considerando os impactos já causados pela mineradora Vale sobre os modos de vida e produção dos moradores, uma nova ferrovia teria um grande impacto sobre a comunidade Centro do Adão, refreando ainda mais sua produção interna, aumentando a insegurança na circulação de pedestres – especialmente crianças –, animais e veículos, reduzindo ainda mais os níveis da qualidade de vida com o aumento do ruído dos trens, poluição do ar, rachadura nas casas com as trepidações, acidentes e mortes por atropelamento, por exemplo.

### 3 COMUNIDADE BACURI: ENGOLIDA PELO PROJETO GPM

A comunidade Bacuri fica na zona rural de Alto Alegre do Pindaré, a cerca de 4,5km (em linha reta) do centro da cidade. Tem cerca de 8km de extensão e fica localizada na altura dos km 256 e 264 da Estrada de Ferro Carajás (EFC). De acordo com depoimentos colhidos no dia 18 de agosto de 2023 junto a moradores, a comunidade existe há pelo menos 50 anos, ou seja, antes da instalação da primeira linha da EFC. Possui cerca de 20 a 25 casas, em torno de 70 a 80 pessoas. Possui uma escola de ensino básico construída pela mineradora Vale.

A comunidade é composta por outros povoados – como o povoado Bolo Bom –, mas que constituem um só território de origem familiar.

A comunidade vive da agricultura familiar, com pequenas produções, incluindo farinha. Há duas casas de farinha no território, sendo uma privada – mas de uso coletivo, e outra coletiva em sua origem, construída pela mineradora Vale, que corta o território com a EFC.

Dona Maria foi a primeira pessoa entrevistada no local. Ela vive em uma casa onde funciona também um bar. O muro da Vale que bloqueia o acesso à EFC fica colado à casa de dona Maria, a cerca de 50 metros. Dona Maria cultiva um pomar pequeno, mas muito fecundo, com pés de coco, acerola, laranja, limão, caju e manga. Segundo ela, a Vale "deixou" ela plantar na área da empresa.

Essa é uma estratégia narrativa da Vale, que se apropria de territórios ancestrais, mas diz que o invasor é o morador do território. Tais narrativas são repetidas pela empresa por meio de seus funcionários, e são materializadas nos territórios com o uso ostensivo de instrumentos de violência e contenção como cercas, muros eseguranças privados.



1 Casa de dona Maria é margeada pela EFC e pelo muro de concreto que a empresa mineradora Vale construiu para impedir o acesso de pedestres à estrada de ferro.

2 O acesso à comunidade se dá a partir da estrada de terra que margeia a ferrovia, e por meio de um túnel para pedestres e carros pequenos que passa por baixo da ferrovia. A comunidade fica completamente cercada pela EFC, e esta é a única saída que dá acesso à outra margem da ferrovia e também à cidade.

## PONTOS DE ATENÇÃO

O principal problema relatado pelas moradoras entrevistadas foi justamente a questão da liberdade de locomoção e qualidade das vias por meio das quais a locomoção é feita. As moradoras relataram quedas frequentes de pessoas em moto, em função dos buracos da estrada de terra, e também atropelamentos na estrada de ferro – a comunidade já teve duas pessoas mortas na ferrovia.

De acordo com Duda, liderança entrevistada – parente de dona Maria –, a Vale é constantemente cobrada para melhorar a qualidade das vias de acesso e locomoção na comunidade e seu entorno, mas não apresenta ações efetivas.

A Analista de Relações com Comunidades (RC) mencionada por moradores da comunidade Centro do Adão é quem recebe e encaminha as demandas da comunidade Bacuri. Mas, da mesma forma como foi relatado em Centro do Adão, a função desse setor se restringe a ouvir e encaminhar internamente as demandas dos moradores sem, contudo, concretizá-las, e demovê-las da ideia de realizar protestos mais incisivos, como o fechamento da estrada de ferro, por exemplo.

## EVIDÊNCIAS DO PROJETO GPM NO TERRITÓRIO

De acordo com o traçado da nova linha férrea proposta no empreendimento GPM, a comunidade Bacuri ficará precisamente no meio da pista ferroviária prevista no projeto, **absolutamente ilhada** pela infraestrutura.

Ao ser questionada se já tinha ouvido algo a respeito da construção de uma nova ferrovia na região, dona Maria disse que sim, e que a fonte da informação seria a Analista de Relações com Comunidade da mineradora Vale. Não havia informações mais detalhadas, mas o discurso foi consistente com o que foi dito em Centro do Adão.

Já Duda, uma das lideranças que representa a comunidade no diálogo com a mineradora Vale, negou que tenha ouvido qualquer informação sobre a construção de uma nova ferrovia.

### **POTENCIAIS IMPACTOS DO PROJETO GPM**

A própria imagem da comunidade Bacuri absolutamente cercada pela estrutura da pera ferroviária dá a dimensão dos impactos potenciais causados à comunidade. Ela certamente não resistiria à implementação da infraestrutura, que exige grandes áreas de desmatamento para a estrutura em si, e também para áreas prévias à instalação, como área de movimentação de cargas, estacionamento de veículos e maquinários, áreas de descarte e armazenamento de materiais, por exemplo.

Considerando o histórico de violações e tentativas de controle da Vale sobre a comunidade por meio da construção de infraestruturas públicas – escola, casa de farinha – como se fossem doações voluntárias, e não reparações obrigatórias, a empresa responsável pelo projeto GPM teria grande poder de convencimento sobre a comunidade no sentido de removê-la dali para garantir a implementação da estrutura do empreendimento. É uma situação de extrema vulnerabilidade, a julgar apenas pelo traçado da ferrovia, que engoliria a comunidade.

### **POLUIÇÃO SONORA E DO AR**

Para o cientista político e jurista quilombola Danilo Serejo, os impactos socioambientais da ferrovia serão ainda piores que os do porto. "Você tem a exposição de uma população ao pó de minério de ferro, que vai gerar uma série de problemas respiratórios, de pele, de saúde naquelas pessoas e comunidades que vão estar à margem dessa ferrovia. Os vagões não são cobertos. Ainda que fossem, tem o problema da poluição sonora, de livre circulação e trânsito no território".

Os impactos relatados pelo quilombola remetem aos causados pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), da Vale, ao longo dos seus quase 900 quilômetros cortando territórios de povos e comunidades tradicionais entre o Pará e o Maranhão, transportando minério de ferro e gerando adoecimento, mortes e violações socioambientais.

**“Quando a gente vai pra Vila Maranhão [bairro próximo às linhas férreas da Vale em São Luís], a gente vê como ficam aquelas plantações, que a gente não olha a cor verdejante delas, a gente só olha o pó de minério em cima. Essa é a nossa preocupação. Hoje nós podemos fazer nossa plantação, quem pode fazer faz. Não é muito pra vender, mas ao menos pra nossa sobrevivência. Tem nosso juçaral. Como a gente vai comer uma juçara contaminada de pó de minério?”,** questionou a agricultora Irene Viegas, moradora de Porto Novo, comunidade que fica em frente à Ilha do Cajual.

Ela se preocupa também com o forte ruído do trem, dos navios e do maquinário a ser instalado no porto. "Essa zuada vai nos incomodar. A gente vê que tem hora que o ferry boat chega aqui que a gente escuta lá na minha casa

que fica mais ali embaixo. E esse navio, quando começar com essa zuada todinha. E esse maquinário que vai passando taratatatata..... isso vai fazendo uma zuada e tudo já vai incomodando a gente que tamo numa parte suave sem zuada, só dos carros. A zuada do trem é grande, né? E tem mais o ataque do navio. Tudo vai incomodar, e nós tamo ficando velho, não tamo ficando novo. E todo mundo quer seu sossego quando vai ficando velho".

## NOVAS VIOLAÇÕES DE DIREITO EM ALCÂNTARA

Em 1980, o governo do Maranhão desapropriou 52 mil hectares do Território Étnico Quilombola de Alcântara para a construção do Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), base de lançamento de foguetes da Força Aérea Brasileira. Entre 1986 e 1987, 312 famílias de 23 comunidades foram compulsoriamente removidas e assentadas em sete agrovilas planejadas pelos militares, sem saneamento básico, sem acesso aos modos de vida tradicionais, com laços familiares rompidos a partir da disposição arbitrária das pessoas em diferentes áreas, e obrigadas a viver sob regras e controle dos militares.

A agricultora Irene Viegas destaca que a narrativa que os empresários da GPM apresentaram à associação da Ilha do Cajual lembra a dos militares da aeronáutica nos anos 1980 para os quilombolas do território de Alcântara. "Quando a aeronáutica veio pra dentro de Alcântara, eles disseram que iam fazer muitas coisas boas pras comunidades. E a gente vê que eles deslocaram elas tudinho. Eles disseram a mesma coisa que eles [da GPM] disseram aí pra ela, pra menina que fez o contrato. Eu vou fazer uma escola boa pra vocês, um posto de saúde, uma quadra de futebol, vou dar emprego", relembrava a agricultora.

**“Não adianta trazer um prédio pra comunidade, porque foi assim que aconteceu nas agrovilas de Alcântara. Eles deram tudo isso, deram casa de farinha, tudo. Mas e aí, quem arca com as despesas? Ano passado eu fui na agrovila de Marudá. A escola estava inundada e eles puxando a água pra tirar de dentro. Nem o prefeito [de Alcântara] estava fazendo a manutenção, porque de quem é? Da aeronáutica”.**

Viegas disse que soube do projeto da GPM em 2020, em conversas na comunidade. Ela chegou a visitar a comunidade da Ilha do Cajual para conversar sobre o assunto, e notou que "eles não tinham uma ideia do que estavam assinando".

**“Eu disse: olha, vocês se lembram quando veio a aeronáutica? Hoje vocês vão na praia qualquer hora pegar seus peixinhos, seus camarão, não vão? Vocês sabiam que esse porto vindo pra cá vai ficar área privada? Que vocês não vão ter mais essa oportunidade? Vocês se lembram que não tem mais essa oportunidade no centro de lançamento?”, relatou a agricultora.**

Há quase quatro décadas os quilombolas de Alcântara lutam por reparação e aguardam a titulação do território. Eles ainda vivem sob ameaça de expansão do CLA e da violência de novas remoções. Para Danilo Serejo, o empreendimento porto-ferroviário da GPM também atende às necessidades do CLA, e por isso o governo federal tem sido leniente com fragilidades do projeto, como a aceitação do contrato feito com a associação como prova de direito de uso da área.

**66** **Sempre esteve no projeto do programa aeroespacial a ideia de construir um porto de cargas em Alcântara, até para dar suporte de logística à base espacial. Eles já tentaram fazer isso várias vezes e nunca deu certo. Esse porto, embora tenha a aparência de empreendimento privado, também vai cumprir essa finalidade de dar apoio logístico à base espacial. Por isso também há uma certa leniência dos vários órgãos do estado no processo interno de tramitação dos procedimentos inerentes à liberação desse porto", diz o cientista político e jurista.**

Serejo vai além, e atribui ao Ministério Público Federal no Maranhão a continuidade do projeto da GPM. Ele conta que em 2018, durante reunião com o MPF em São Luís, o Movimento dos Atingidos pela Base Espacial de Alcântara (MABE) denunciou possíveis irregularidades do empreendimento – incluindo o contrato assinado pela associação quilombola – ao Procurador da República Hilton Araújo de Melo, que então atuava no âmbito dos direitos de povos indígenas e quilombolas.

**66** **Nós levamos isso ao conhecimento do MPF, esse contrato já era para ter sido objeto de interpelação judicial. É preciso que se diga: nós não temos no Maranhão, hoje, o MPF atuante como tivemos em anos anteriores. Essa situação do porto do Cajual só está avançando da forma como está porque não houve ação mais contundente do MPF".**

Procurado, o MPF disse que o empreendedor afirmou "que não efetuou nenhuma intervenção ou coleta de dados na área de implantação do empreendimento da Ilha do Cajual e traçado ferroviário, o que somente poderá ocorrer após a autorização do Ibama para a coleta de dados e material biológico, e que somente depois de obter tais informações e as necessárias orientações processuais no Incra, a GPM poderá realizar as consultas públicas consoante a Convenção n.º 169 da OIT".

O MPF não respondeu questões específicas sobre a legalidade do contrato de parceria assinado entre empresa e associação quilombola, e nem sobre o impacto para a titulação da comunidade com a eventual eliminação de 87% de seu território.

# GPM FATIA PROJETO PARA FACILITAR LICENCIAMENTO

Em 29 de setembro de 2023, a empresa Grão-Pará Maranhão solicitou à Diretoria de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), do governo federal, o “arquivamento do processo de licenciamento ambiental prévio do empreendimento Terminal Portuário de Alcântara e Ramal Ferroviário”.

No documento não consta justificativa para o pedido. Mas ela veio uma semana depois, em 6 de outubro de 2023, quando a Secretaria do Meio Ambiente do Maranhão (Sema) iniciou o processo de análise de um termo de referência de licenciamento enviado pela empresa Virtú Ambiental, contratada pela GPM.

O termo de referência, segundo os documentos enviados pela Virtú Ambiental, pretende orientar o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) “para licenciamento ambiental do empreendimento do “Terminal Portuário de Alcântara – TPA – Fase 1 - Rodoviária”, da empresa GPM - Grão-Pará Multimodal.”

Isso significa que a empresa GPM propôs um termo de referência para uma análise fatiada de seu megaempreendimento, omitindo a interdependência entre as estruturas de porto e ferrovia, e por isso passíveis de serem analisadas e licenciadas separadamente. De acordo com documentos enviados pela GPM à Sema do Maranhão, a primeira fase do projeto seria iniciada no âmbito do Terminal Portuário de Alcântara (TPA), e consistiria em um acesso rodoviário com infraestrutura logística que envolve um retroporto (área de apoio ao porto).



Abaixo, alguns detalhes da infraestrutura planejada:

- Acesso rodoviário à BR-308 de 5,4km de extensão, incluindo uma ponte de 650 metros de comprimento sobre o rio Cujupe;
- Três armazéns para granéis agrícolas;
- Área de apoio junto aos armazéns;
- Esteiras transportadoras;
- Área administrativa;
- Pátio de caminhões;
- Área para canteiro de obras.

A proposta de licenciamento ambiental fatiado também prevê uma infraestrutura marítima, com:

- Ponte de 600 metros de acesso ao cais;
- Cais para dois berços de 300 metros de comprimento cada;
- Carregadores de navios;
- Bacias de manobras - sem necessidade de dragagem;
- Canal duplo de entrada e de saída.

18. SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS DO MARANHÃO. Processo nº 2309190008/2023 e Processo nº 2311160010/2023 da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais (SEMA) do Maranhão, Brasil.

19. INSTAGRAM @ANTIGPM. Disponível em: [https://www.instagram.com/p/C-LN2sfu-8Fy/?img\\_index=1](https://www.instagram.com/p/C-LN2sfu-8Fy/?img_index=1) Acesso em: 13 jun. 2025

20. REPÓRTER BRASIL. Justiça suspende licenças ambientais irregulares expedidas pelo governo do Maranhão. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2021/12/justica-suspende-licencas-ambientais-irregulares-expedidas-pelo-governo-do-maranhao/> Acesso em: 13 jun. 2025

As informações, contidas em dois processos administrativos abertos junto à Sema<sup>18</sup> foram obtidas pela Articulação Anti-GPM<sup>19</sup>, coalizão de grupos de atingidos/as e organizações da sociedade civil frente aos impactos do empreendimento.

A manobra do licenciamento fatiado é conhecida e bastante praticada no Brasil por empresas cujos projetos são de grande impacto. Com o fatiamento, as empresas minimizam a complexidade dos projetos e seus impactos sinérgicos e cumulativos, e tentam escapar de análises mais rigorosas e demoradas do Ibama, do governo federal.

Nesse caso, a análise para expedição das licenças prévia, de instalação e de operação ficariam a cargo das secretarias estaduais de meio ambiente, que tendem a ser menos rigorosas nas análises, mais céleres e, principalmente, muito mais suscetíveis ao lobby de empresários e instrumentalização por políticos locais para a obtenção de benefícios financeiros e eleitorais.

A Sema do Estado do Maranhão tem um histórico de expedição de licenças irregulares<sup>20</sup>, que favorecem grandes empreendedores do agronegócio em detrimento dos direitos de povos e comunidades tradicionais.

## FATIAMENTO APROVADO

O termo de referência do licenciamento ambiental fatiado apresentado pela Virtú Ambiental à Sema foi aprovado em janeiro de 2024 pelo superintendente de Licenças Ambientais do Maranhão, Jefferson Renan da Silva Nunes.

Em análise técnica encaminhada à Virtú Ambiental, Nunes destaca que o empreendimento será capaz de movimentar até 15 milhões de toneladas por ano de granéis agrícolas, e que por isso considera “importante que o órgão federal seja consultado/oficiado sobre a competência do licenciamento da atividade, visto a possibilidade de expansão da mesma”.

Conforme o art. 3 do Decreto 8.437, de 22 de abril de 2015, são competência do órgão federal empreendimentos como “IV – portos organizados, exceto instalações portuárias que movimentam carga em volume inferior a 450.000 TEU/ano ou 15.000.000 ton/ano; V – terminais de uso privado e instalações portuárias que movimentam carga em volume superior a 450.000 TEU/ano ou 15.000.000 ton/ano”.

Nos dois conjuntos de documentos analisados pela Articulação Anti-GPM, não foram encontrados registros de consulta/oficiamento ao Ibama feito pela Virtú Ambiental, contratada pela GPM.

Durante o seminário “Impactos do Projeto Grão-Pará Maranhão: Terminal Portuário de Alcântara e Ferrovia EF-317”, realizado pela Articulação Anti-GPM em São Luís, Maranhão, em junho de 2024, o Ministério Público Federal (MPF) reforçou a irregularidade do licenciamento ambiental ao nível estadual. Segundo o procurador Hilton Araújo de Melo, “o porto está em área da União, e o licenciamento deveria ser feito na esfera federal. Vamos analisar juridicamente e, constatando irregularidades, haverá impugnação imediata”.

# ORGANIZAÇÃO DA RESISTÊNCIA

Ao longo do segundo semestre de 2023, organizações e movimentos que atuam na defesa de direitos socioambientais na região, como Associação Justiça nos Trilhos, Comissão Pastoral da Terra (CPT), Conselho Indigenista Missionário (Cimi), Conselho Pastoral dos Pescadores (CPP), Justiça Global (JG), Articulação Internacional dos Atingidos e Atingidas pela Vale, Grupo de Estudos: Desenvolvimento, Modernidade e Meio Ambiente, da Universidade Federal do Maranhão (GEDMMA/UFMA), Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (STTR) e Associação do Território Quilombola de Alcântara (Atequila), participaram de reuniões presenciais e virtuais de socialização de dados e informações para articular a difusão para os territórios potencialmente impactados pelo empreendimento.

A primeira atividade com foco no intercâmbio de experiências e na formação das comunidades aconteceu em abril de 2024 no município de Alcântara, Maranhão, e reuniu cerca de 30 pessoas de comunidades quilombolas alcantarenses, do quilombo Santa Rosa dos Pretos, de Itapecuru-Mirim (MA), e da comunidade Piquiá de Baixo, de Açaílândia, no sul do estado, que há mais de três décadas sofrem os impactos da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da mineradora Vale S.A., e de siderúrgicas que se instalaram na região.

## TROCA DE INFORMAÇÕES SERVEM DE ALERTA

Durante a atividade de intercâmbio, representantes de Piquiá de Baixo deram seu testemunho sobre os impactos da poluição do ar pelo minério de ferro transportado ao ar livre nos vagões e das descargas de fumaça das siderúrgicas. São décadas de contaminação provocando doenças respiratórias, alergias e mortes, além da contaminação das águas dos rios e das plantações.

Outro impacto relatado foi o ruído dos trens e das siderúrgicas, que atrapalha o sono, as aulas, gera angústia, insônia e depressão. A trepidação das composições próximas às casas racha as estruturas das residências, avaria paredes, telhados e portas. Os frequentes atropelamentos de pessoas e animais nas ferrovias, causando mutilações e mortes, também foram narrados pelas representantes de Piquiá de Baixo.

**“Esse intercâmbio é um momento oportuno para que a gente fale da realidade que nossa comunidade vive, para que essas comunidades [de Alcântara] não sofram aquilo que a gente vem sofrendo. Nossa testemunho é de alerta, e que sirva de inspiração e exemplo para essas comunidades, que elas combatam antes de a empresa chegar ao território”, disse uma das moradoras de Piquiá de Baixo.**

Para uma das quilombolas de Alcântara presente no encontro, a partilha das histórias de Piquiá de Baixo garantiu informações estratégicas para um processo de conscientização comunitária.

“Claro que a gente fica muito preocupado com a situação deles em Piquiá, é triste ver o que eles sofrem lá. Mas isso acende um alerta que futuramente pode ser a gente, ou os nossos descendentes. O intercâmbio é uma forma de a gente intervir e impedir que o empreendimento venha”, disse a quilombola.

Outra moradora de Alcântara disse que desconhecia o projeto, e que mesmo um sobrinho seu de Açailândia tendo informado a ela sobre o GPM, ela não acreditou. “Agora que tô vendo que o projeto está no papel. A gente precisa acreditar que ele não continue, para não impactar nossa comunidade nem a comunidade dos outros”.

Além das trocas de experiências entre moradores de Piquiá de Baixo e Alcântara, o encontro também contou com a apresentação de dados e mapas de impactos do projeto Grão-Pará Maranhão e com formação específica sobre o instituto da Consulta Prévia, Livre e Informada, garantido pela Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para a proteção dos direitos dos povos quilombolas, indígenas e comunidades tradicionais.

## DENÚNCIA EM BERLIM, ALEMANHA

Após o primeiro encontro presencial em abril de 2024, a resistência das comunidades ao projeto GPM cresceu e se diversificou. No final de maio daquele ano, representantes da comunidade Piquiá de Baixo e da organização maranhense Justiça nos Trilhos estiveram em Berlim, na Alemanha, para realizar um protesto contra a participação da empresa ferroviária alemã Deutsche Bahn (DB) no projeto GPM.

No início de 2023, a DB assinou um memorando de entendimento com os empresários, demonstrando interesse em operar e administrar a ferrovia EF-317.

O protesto foi realizado em frente à sede da estatal, na Potsdamer Platz, em Berlim, e contou com o apoio das organizações alemãs Salve a Floresta, Fundação Rosa Luxemburgo, Justiça Global, Cooperação Brasil (KoBra), Miserere e da Rede Igrejas e Mineração, que atua em países da América Latina.

Na ocasião do protesto, uma reclamação foi protocolada junto à sede da DB. Ao longo de três dias, foram realizadas atividades com diferentes organizações de defesa de direitos socioambientais em Berlim denunciando a participação da DB e do governo alemão no projeto GPM.

Foram enviados e-mails à DB solicitando informações, e em reuniões virtuais também foram denunciados os potenciais impactos e violações de correntes do empreendimento e as irregularidades do projeto. Uma petição internacional exigindo a retirada da DB do projeto foi lançada, e em poucas semanas angariou mais de 64 mil assinaturas<sup>21</sup>.

21. SALVE A FLORESTA. Brasil: A companhia de trens alemã DB deve ficar fora da Amazônia! Disponível em: <https://www.salvefloresta.org/acoes/1289/brasil-a-companhia-de-trens-alema-db-deve-ficar-fora-da-amazonia> Acesso em: 13 jun. 2025

## SEMINÁRIO EM SÃO LUÍS, MARANHÃO

Em junho de 2024, poucas semanas após a incidência em Berlim, foi realizado em São Luís, capital maranhense, o seminário “Impactos do Projeto Grão-Pará Maranhão: Terminal Portuário de Alcântara e Ferrovia EF-317”, com a participação de cerca de 100 representantes de comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas potencialmente impactadas pelo projeto no estado.

22. **LINKTR.EE @ANTIGPM.**  
Disponível em: <https://linktr.ee/antigpm> Acesso em: 13 jun. 2025

23. **SALVE A FLORESTA.** Declaração do seminário contra o projeto Grão-Pará Maranhão (GPM). Disponível em: <https://www.salveafloresta.org/atualizacoes/12332/declaracao-do-seminario-contra-o-projeto-grao-pará-maranhao-gpm> Acesso em: 13 jun. 2025

No evento, foram compartilhadas informações sobre o empreendimento GPM e definidas estratégias de resistência e incidência política e jurídica. Também foram divulgados e compartilhados materiais informativos<sup>22</sup>, como cartilhas e mapas, especialmente produzidos para subsidiar processos de incidência e resistência ao projeto.

Participaram das atividades organizações e movimentos como Comissão Pastoral da Terra (CPT), Conselho Indigenista Missionário (CIMI), Conselho Pastoral de Pescadores (CPP), Articulação Internacional de Atingidas e Atingidos pela Vale, Movimento dos Atingidos pela Base Espacial (MABE), Movimento das Mulheres de Alcântara (MOMTRA), Movimento Quilombola de Bequimão (MOQBEQ), Movimento Quilombola do Maranhão (MOQUIBOM), Movimento pela Soberania Popular na Mineração (MAM), Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem-Terra (MST), Comissão Nacional de Fortalecimento das Reservas Extrativistas e Povos Tradicionais Extrativistas Costeiros e Marinhos (Confrem Maranhão), União das Comunidades Negras Rurais Quilombolas de Itapecuru-Mirim (UNICQUITA), Centro de formação Saberes Ka'apor, Fórum Carajás, Justiça Global, Fundação Rosa Luxemburgo, Justiça nos Trilhos e Salve a Floresta.

Também estiveram presentes o Defensor Público da União no Maranhão Yuri Costa, e o Procurador da República no estado responsável pelo ofício de povos e comunidades tradicionais, Hilton Araújo de Melo.

Uma carta com a declaração final<sup>23</sup> do seminário foi assinada por 91 representantes de mais de 20 comunidades tradicionais, quilombolas e povos indígenas do Maranhão.

## DENÚNCIA À COMISSÃO EUROPEIA

As mesmas denúncias protocoladas junto à DB em Berlim, foram feitas por carta, em agosto de 2024, à embaixadora da União Europeia (UE) no Brasil, a diplomata alemã Marian Schuegraf. Em abril de 2024 ela já havia visitado as comunidades da Ilha do Cajual juntamente com os empresários do projeto GPM, vislumbrando um possível apoio da UE ao projeto.

A carta detalhando as denúncias foi assinada por 15 organizações brasileiras e encaminhadas pela ONG alemã Salve a Floresta não apenas à Schuegraf, mas também à Ursula von der Leyen, presidente da Comissão Europeia, para que não apoiassem e nem financiassem o Projeto Grão-Pará Maranhão devido aos seus impactos socioambientais.

24. EUROPEAN COMMISSION. Disponível em: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en) Acesso em: 13 jun. 2025

25. EUROPEAN COMMISSION. EU-Latin America and the Caribbean flagship projects. Disponível em: [https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/026a-dfa5-40fb-405a-bd43-6ee6dbbd80f1\\_en?filename=infographics-global-gateway-flagship-projects-2023-2024-eu-lac\\_en.pdf](https://international-partnerships.ec.europa.eu/document/download/026a-dfa5-40fb-405a-bd43-6ee6dbbd80f1_en?filename=infographics-global-gateway-flagship-projects-2023-2024-eu-lac_en.pdf) Acesso em: 13 jun. 2025

A Comissão Europeia estava sendo sondada pelos empresários portugueses e pelo governo maranhense para financiar o projeto GPM por meio do fundo Global Gateway. O objetivo desse fundo é financiar, com 300 bilhões de euros<sup>24</sup>, projetos estratégicos para a UE em todo o mundo até 2027. Tais recursos são canalizados, dentre outros, por meio do Banco Europeu de Investimentos (EIB) da UE.

A Global Gateway é a resposta europeia para a iniciativa chinesa conhecida por "Nova Rota da Seda". A Comissão Europeia quer financiar, globalmente, projetos de infraestrutura na competição com a China, para, assim, garantir o acesso da indústria europeia aos mercados de matéria-prima e de vendas. Nisso, estão incluídos portos, ferrovias, rodovias, usinas e linhas de transmissão de energia, água e dados.

A página de internet sobre a iniciativa Global Gateway em diversos países, datada de janeiro de 2025, aponta, no Brasil, a "construção de um porto no Maranhão"<sup>25</sup>.

## INCIDÊNCIA EM BRUXELAS, NA BÉLGICA

Após meses de insistência e com o apoio das organizações brasileiras e alemãs que atuam junto aos povos e comunidades tradicionais, a reunião com a Comissão Europeia foi aceita, e uma nova viagem de incidência foi realizada no fim de novembro de 2024, dessa vez a Bruxelas, na Bélgica.

Uma comitiva de oito pessoas, sendo cinco do Brasil, apresentou as denúncias sobre o projeto GPM, de forma presencial, a Paolo Toselli e Julia Fernandez-Puertas, funcionários da Direção-Geral de Parcerias Internacionais da Comissão Europeia.

**“Os operadores do Projeto GPM apresentaram-se como especialistas, eles sabiam perfeitamente do que a UE estava à procura, de projetos para a produção e exportação de hidrogênio verde”, disse Paolo Toselli. “Eles declararam que teriam, no Brasil, um lugar inacreditável para produzir hidrogênio verde com energias renováveis pelos preços mais baixos do mundo”,** detalhou o executivo, informando, ainda, que quem fez a ponte entre a Comissão e GPM foi a empresa de transporte alemã Deutsche Bahn.

Segundo o executivo, em 2023, a UE teria tratado o Projeto GPM como um projeto-vitrine. No entanto, a certa altura ficou claro que os operadores da GPM não dispunham de documentação sólida e que o projeto deles consistia em puro marketing. O projeto foi apresentado pelos funcionários da Comissão Europeia ao Banco de Investimento Europeu. O banco informou que não dispunha de recursos próprios, e que não havia qualquer estudo de impacto ambiental ou social, de modo que não teria como apoiar esse tipo de projeto.

Semanas após a visita, por telefone, Toselli declarou a representante da ONG Salve a Floresta que os projetos apresentados no site da Global Gateway – como o porto no Maranhão – eram embrionários, e que não havia apoio

algum a eles, tampouco um estudo social ou ambiental para isso. Em março de 2025, após consultas por e-mail feitas à alemã Deutsche Bahn, a empresa estatal respondeu que o memorando de entendimento assinado com a GPM em 2023 havia expirado e não foi prorrogado. "No momento, não estamos em intercâmbio ativo com a GPM e atualmente, não estamos planejando a continuação da cooperação", disse a empresa de trens alemã.

## A LUTA MARANHENSE VEM DE LONGE: EXEMPLOS DE PIQUIÁ E ALCÂNTARA

Na década de 1980, comunidades quilombolas de Alcântara, ao norte do Maranhão, e comunidades tradicionais de Piquiá de Baixo, em Açailândia, sul do estado, enfrentavam violações de direitos, cada qual ao seu modo, para permanecer em seus territórios.

Em Alcântara, a Força Aérea Brasileira se apropriou de milhares de hectares de terras quilombolas para implantar o Centro de Lançamento de Alcântara (CLA). Sem nenhuma consulta ou consentimento prévios, sem respeito aos direitos dos povos do lugar, removeu compulsoriamente 312 famílias e as assentou em agrovilas sem qualquer infraestrutura de vida e trabalho, sem acesso ao mar, obrigando-as a viver sob regras dos militares e com laços familiares rompidos pelas mudanças arbitrárias.

Já em Piquiá de Baixo, a chegada da Estrada de Ferro Carajás, da empresa mineradora Vale, trouxe consigo a instalação de siderúrgicas praticamente no quintal da comunidade. As empresas aproveitavam a passagem do minério de ferro pela região nos trens da Vale para beneficiá-lo. O ar em Piquiá de Baixo se tornou denso, carregado de pó de ferro e poluentes lançados pelas siderúrgicas. As águas dos rios e igarapés foram poluídas, e o barulho constante dos trens e das máquinas atormentou a população por décadas.

Apesar dos desafios, a comunidade se organizou a partir de 2007, e passou a reivindicar seu reassentamento em um local distante das mazelas criadas pela Vale e pelas siderúrgicas associadas a ela. Foram quase duas décadas de manifestações públicas, processos judiciais e articulação política dos moradores de Piquiá de Baixo para que as empresas assumissem a responsabilidade pela violação de direitos básicos da população, e destinassem as verbas necessárias para a construção de novas casas, em uma nova localização na cidade, com a infraestrutura necessária à vida das famílias impactadas.

No dia 25 de outubro de 2024, ocorreu a entrega das chaves do reassentamento Piquiá da Conquista a 312 famílias, distantes seis quilômetros da área original, representando o encerramento de um ciclo de resistência histórica. Embora o novo bairro tenha recebido um nome distinto, para seus moradores ele continua sendo a extensão de Piquiá de Baixo, simbolizando a força coletiva, a identidade comunitária e a luta por dignidade e justiça ambiental.

Em Alcântara a luta não foi diferente, começando pela mais imediata, que era sobreviver em condições adversas de escassez de água e comida, com a

liberdade vigiada e sem acesso à cultura, educação, moradia, transporte e outros direitos básicos.

Em 2001, uma denúncia contra o Estado brasileiro foi apresentada à Comissão Interamericana de Direitos Humanos (CIDH) por representantes de comunidades quilombolas do Maranhão, Movimento dos Atingidos para Base de Alcântara (Mabe), Justiça Global, Sociedade Maranhense de Direitos Humanos (SMDH), Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Maranhão (FETAEMA), Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Alcântara (STTR) e Defensoria Pública da União (DPU) – que entrou no caso em 2017. A Associação do Território Quilombola de Alcântara (Atequila) e o Movimento das Mulheres de Alcântara (Momtra) também entraram com processo na Corte Interamericana.

Após a Comissão apresentar à Corte Interamericana de Direitos Humanos o caso em 2022, a audiência foi realizada em abril de 2023 em Santiago do Chile, com uma delegação de cerca de 20 pessoas para a representação dos peticionários.

---

26. JUSTIÇA GLOBAL. Alcântara é Quilombola! Em sentença histórica, Corte IDH condena Brasil por violar direitos quilombolas e determina titulação. Disponível em: <https://www.global.org.br/blog/alcantara-e-quilombola-em-sentenca-historica-corte-idh-condena-brasil-por-violar-direitos-quilombolas-e-determina-titulacao-do-territorio/> Acesso em: 13 jun. 2025

No dia 13 de março de 2025, a Corte (Corte IDH) declarou que o Estado brasileiro é responsável<sup>26</sup> por violar os direitos das comunidades quilombolas de Alcântara na instalação e operação da base militar de lançamento de foguetes no território. O Brasil foi condenado por violar diversos direitos, incluindo o da titulação coletiva do território.

Como reparação e compensação, a Corte determinou que o Estado brasileiro titule os 78,1 mil hectares do território tradicional em até três anos e pague US\$ 4 milhões às comunidades quilombolas. A administração federal também deverá fazer a consulta “livre, prévia e informada” sobre as medidas que os afetem, um ato público de reconhecimento de sua responsabilidade e a instalação de uma “mesa de diálogo permanente” para dirimir conflitos entre o CLA e quilombolas.

**“É uma vitória histórica! O Estado brasileiro foi condenado por crimes e violações cometidos contra nossos quilombos e é obrigado a titular nosso território, e reparar e indenizar as vítimas de suas atrocidades. Temos aí um importante precedente de proteção de comunidades quilombolas do Brasil no Sistema Interamericano”,** afirmou o quilombola Danilo Serejo, jurista especialista na Consulta Prévia e assessor do Movimento dos Atingidos pela Base Espacial de Alcântara (Mabe).

## QR CODE Acesse as publicações:

### EMPRESA GRÃO-PARÁ MARANHÃO

usa manobra para licenciar empreendimento porto-ferroviário de forma fatidica e por meio da Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Maranhão

### EMPRESA GRÃO-PARÁ MARANHÃO

### QUE PORTO É ESSE? QUE FERROVIA É ESSA? QUE PORTO É ESSE? QUE FERROVIA É ESSA? QUE PORTO É ESSE? QUE FERROVIA É ESSA?

#### ① Cartilha

Licenciamento Fatiado

#### ② Cartilha

Que porto é esse? Que ferrovia é essa?

#### ③ Narração

AntiGPM

④ Vídeo Aqui jaz um quilombo: megaponto ocupará 87% de território quilombola no Maranhão **The Intercept - Brasil**

⑤ Reportagem O fim de um quilombo - megaponto e ferrovia ocuparão 87% de território quilombola no Maranhão. Mas moradores não sabem. **The Intercept - Brasil**

⑥ Reportagem Projeto de porto em manguezal no Maranhão preocupa pescadores quilombolas **Mongabay**

Design gráfico:  
Utópika Estúdio Criativo

Gráfico:  
WallPrint

Impressão:  
Papel Pólen Soft, Cor Natural 80g/m<sup>2</sup>

Tiragem:  
300 cópias



GLOBAL  
COMMONS  
ALLIANCE