



Histórico e atualizações do projeto Grão-Pará Maranhão (GPM)

Datas, características, documentos

DATAS

- 29/03/2017: GPM assina contrato de parceria com Associação de Moradores da Comunidade Negra Rural Quilombola de Vila Nova Ilha do Cajual para uso e usufruto de 14.258.608 m² (catorze milhões duzentos e cinquenta e oito mil, seiscentos e oito metros quadrados), ou pouco mais de 1.400 ha do território, que tem 1.630 há
- 08/05/2017: Empresa envia ao diretor geral da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) requerimento de autorização para construção de Terminal Portuário de Uso Privado
- 20/03/2018: Ficha de Caracterização da Atividade (FCA) é protocolada no Ibama para iniciar processo de licenciamento do Porto
- 29/05/2018: FCA da ferrovia é integrada à FCA do porto por determinação do Ibama
- 12/07/2018: Ibama publica Termo de Referência (TR) para início da produção do EIA/Rima do empreendimento
- 04/12/2018: Antaq aprova os documentos do empreendedor e envia o processo para que o poder concedente (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA) defira (ou não) a autorização para construção e exploração do empreendimento
- 18/12/2018: Procuradoria da Antaq questiona a aprovação dos documentos por causa do contrato celebrado entre empreendedor e comunidade. Antaq não responde ao questionamento
- 27/12/2018: Antaq assina Contrato de Adesão com GPM, autorizando a empresa a construir e explorar a instalação portuária para uso privado por 25 anos prorrogáveis
- 17/01/2019: MPF solicita documentos ao Ibama sobre o empreendimento no âmbito de uma Notícia de Fato para apurar denúncia de supostas irregularidades

- 21/11/2021: DPU oficia Antaq a respeito do impacto do porto sobre quilombolas
- 19/12/2021: Ministério da Infra Estrutura (Minfra) assina Contrato de Adesão 6, celebrado com GPM para construção e exploração da ferrovia por 99 anos, prorrogáveis
- Março/2022: O TR para elaboração do EIA/Rima é atualizado pelo Ibama para incorporar também a ferrovia (o TR de 2018 era só para o porto)
- 25/01/2023: DPU move ACP cobrando do Incra e da Superintendência de Patrimônio da União no Maranhão a regularização fundiária do território Vila Nova, na Ilha do Cajual, cujo pedido está há mais de 16 sem solução (processo aberto em 2007)
- 31/03/2023: É feito o primeiro Termo Aditivo do Contrato de Adesão para construção e exploração da ferrovia. Foram alteradas datas de execução e inserido valor do investimento: R\$ 4.770.000.000,00
- 29/09/2023: Empreendedor solicita à Diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama o “arquivamento processo de licenciamento ambiental prévio do empreendimento Terminal Portuário de Alcântara e Ramal Ferroviário”. Não há justificativa no documento.

CARACTERÍSTICAS DO PORTO (TERMINAL PORTUÁRIO DE ALCÂNTARA - TPA)

- Área total de 14.857.755 m² (1.400 ha), proposto na Ilha do Cajual, no município de Alcântara / MA – 1.630 ha, mais de 87% do território
- O Terminal realizará atividade de movimentação e armazenagem de granéis – incluindo armazenagem de pilhas de minério de ferro descobertas
- 70% do transporte será de minério de ferro extraído pela Vale, segundo memorial descritivo do projeto. Também cobre, soja, trigo, milho, arroz, fertilizante, carne e frutas, dentre outras. Além de produção de hidrogênio verde
- Irá movimentar uma carga total de 18 Mt (milhões de toneladas) no primeiro ano de atividade, devendo essa estimativa ultrapassar 90 Mtpa até o final do primeiro prazo de vigência da outorga de autorização
- Capacidade de atracar até 8 navios (cerca de 350 metros cada)
- Impacto em cursos d'água, mangue, florestas, mar, sítios fossilíferos de 95 milhões de anos

- Impacto em áreas úmidas de conservação de importância internacional (Sítios Ramsar: Áreas de Proteção Ambiental (APA) da Baixada Maranhense e das Reentrâncias Maranhenses)
- 1.800 homens trabalhando no local com porto já instalado – a ilha tem cerca de 92 pessoas
- Impacto sobre comunidades quilombolas, indígenas, comunidades tradicionais, áreas de assentamento da reforma agrária

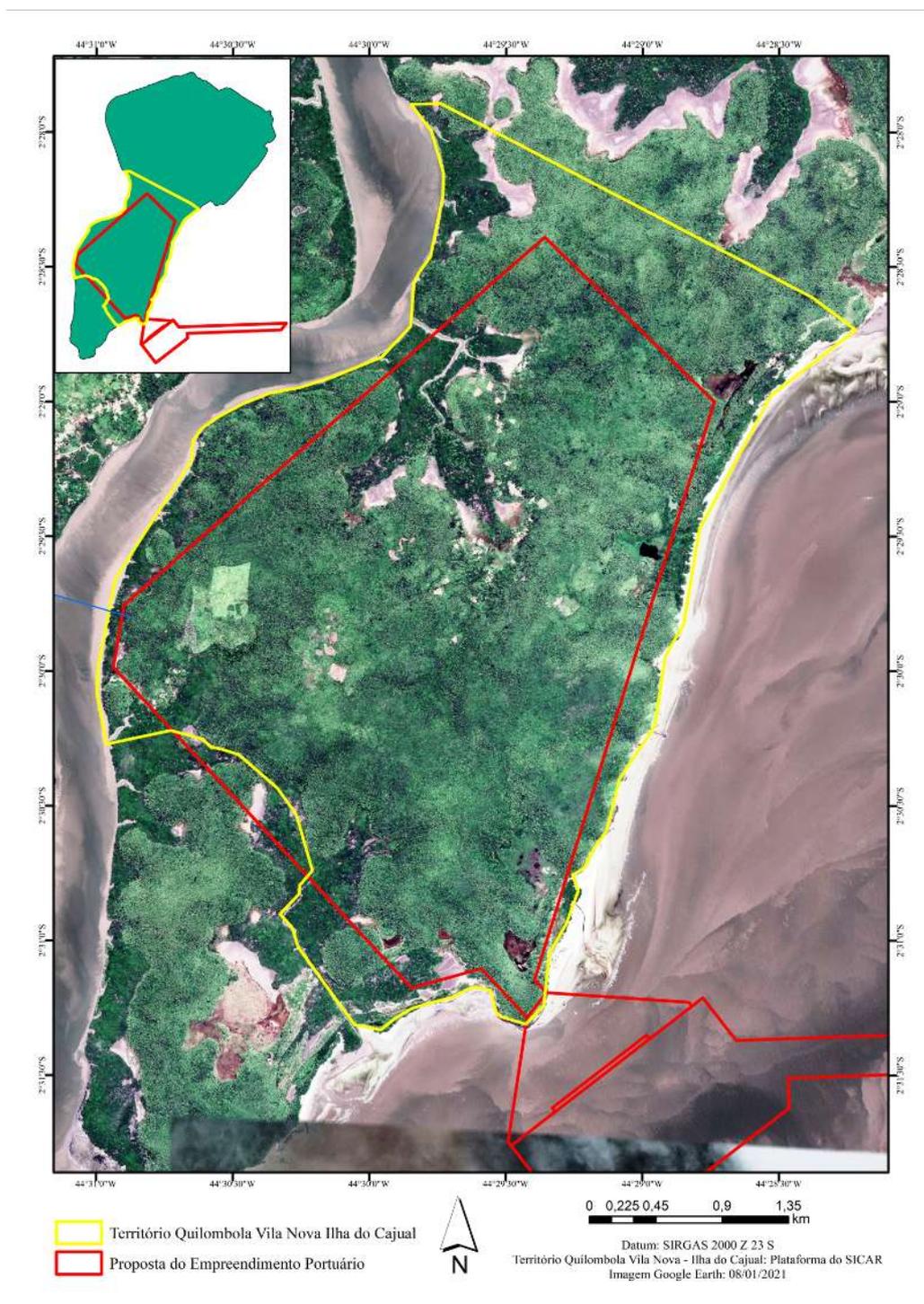


Fig. 1: Localização do terminal portuário da TPA e da área da comunidade quilombola de Vila Nova, na ilha de Cajal

CARACTERÍSTICAS DA FERROVIA (EF-317)

- Contrato de adesão de 99 anos, prorrogáveis; 520 km de extensão
- Trecho Norte, com uma extensão de 214 km, ligando o porto à Estrada de Ferro Carajás, em Alto Alegre do Pindaré
- Trecho Sul, com uma extensão de 322 km, ligando o Trecho Norte à Ferrovia Norte Sul (FNS), próximo de Açailândia
- Cargas: combustível, minério de ferro, bauxita, grãos, fertilizantes, containers
- Deutsche Bahn (DB) e Sysfer Consultoria e Sistemas são parceiras na ferrovia
- **22 Municípios afetados:** 1. Alcântara; 2. Bequimão; 3. Peri Mirim; 4. Palmeirândia; 5. São Bento; 6. São Vicente Ferrer; 7. Olinda Nova do Maranhão; 8. Matinha; 9. Viana; 10. Pedro do Rosário; 11. Penalva; 12. Monção; 13. Zé Doca; 14. Governador Newton Bello; 15. Alto Alegre do Pindaré; 16. Santa Luzia; 17. Bom Jardim; 18. Buriticupu; 19. Bom Jesus das Selvas; 20. Amarante do Maranhão; 21. São Francisco do Brejão; 22. Açailândia
- Atravessa territórios quilombolas em Alcântara; Território Quilombola Tanque de Valença, em Matinha, e tangencia Território Quilombola Aguiar, em Viana (906 ha, Titulado pelo Iterma 22/08/2011)

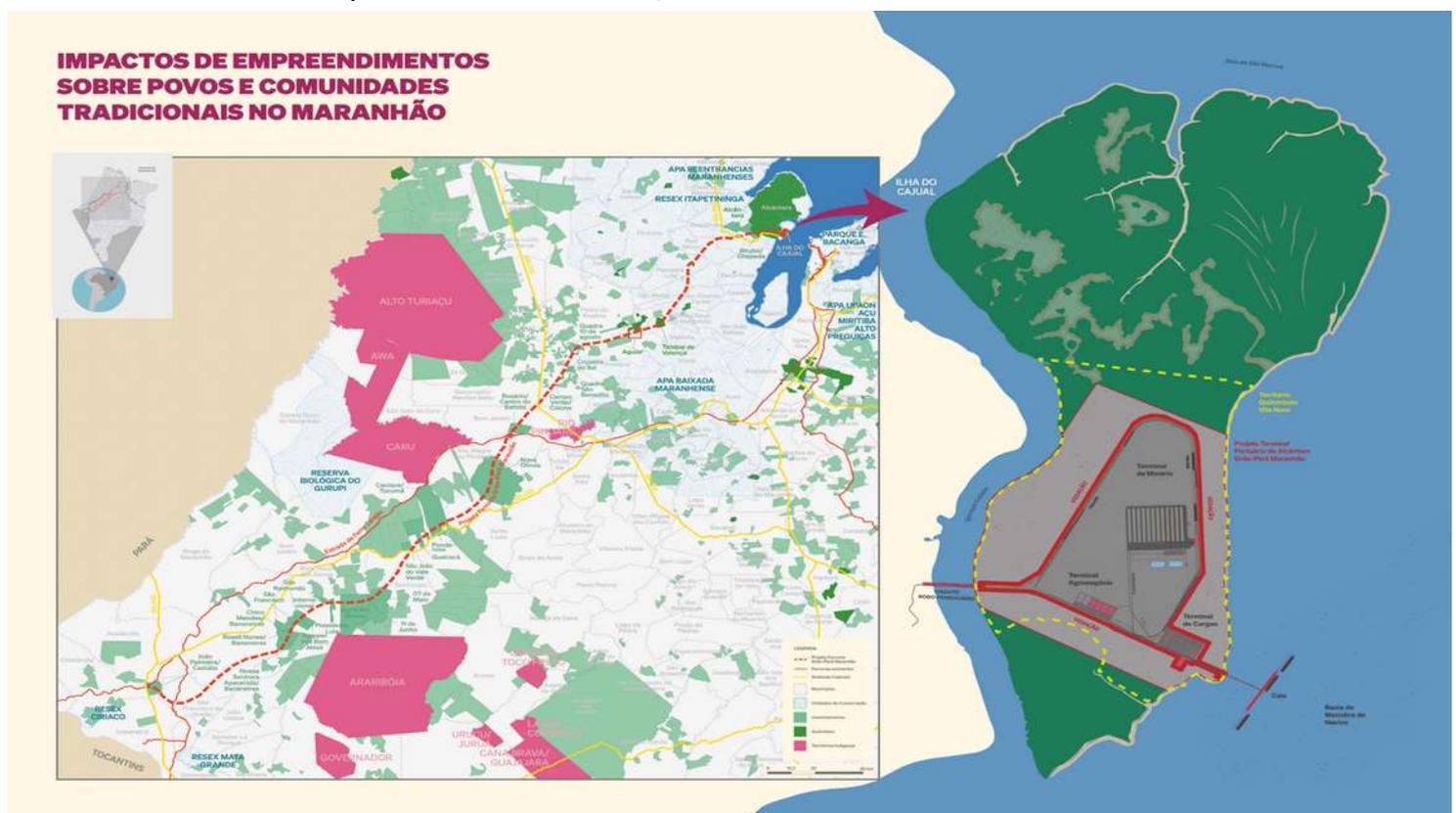


Fig. 2: Rota da ferrovia EF-317 planejada da ilha de Cajual até a cidade de Açailândia (esquerda) e localização do terminal portuário TPA na ilha de Cajual (direita)

DOCUMENTOS PÚBLICOS IMPORTANTES

1. Contrato entre empreendedor e associação de moradores quilombolas

Documento de 29/03/2017 dá origem e justifica todos os demais processos, e valida politicamente a narrativa da empresa e do governo desde o início até agora. **Não houve consulta livre, prévia, informada (C169) em nenhum momento.**

2. Edição da Ficha de Caracterização de Atividade (FCA) pelo Ibama

Documento de 23/05/2018 assinado pelo Ibama atesta a necessidade de integração de porto e ferrovia no processo de licenciamento, pois se trata do mesmo empreendimento.

3. Procuradoria da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) recomenda procurar Fundação Cultural Palmares (FCP)

Documento de 18/12/2018 atesta falta de experiência da Antaq para avaliar o contrato assinado entre empreendedor e associação quilombola como prova de uso/usufruto do território para implementação do porto. Procuradoria da Antaq recomenda consultar FCP. Procuradora chefe acolhe argumento da subprocuradora e aprova parcialmente. Antaq ignora recomendação.

4. Pedido de arquivamento do licenciamento junto ao Ibama

Em 29/09/2023 GPM solicita ao departamento de licenciamento do Ibama o arquivamento do processo de licenciamento do porto e ferrovia.

5. Carta do governo do Maranhão dá indícios de fatiamento e estadualização do empreendimento

Em fins de maio de 2024, Governo do MA envia carta para vice-cônsul alemão, sem data e assinatura, mas com timbre da Sedepe (Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Programas Estratégicos do Maranhão), tentando deslegitimar entidades que protestam contra o empreendimento.

No item 3 da carta, o governo afirma: “De fato, apenas o terminal portuário está em fase de autorização, que ainda é incipiente e está em estágio inicial, e os desenvolvedores decidiram claramente a favor de separar o projeto maior. Neste momento, o projeto não incluirá a construção de uma ferrovia ou de um centro de energia. No devido tempo, ele também precisará atender a todos os requisitos legais de proteção social e ecológica.”

Estas afirmações são indícios de que o empreendedor procura fatiar o empreendimento, separando porto de ferrovia, e licenciá-lo em nível estadual, junto à Secretaria Estadual de Meio Ambiente (Sema), uma vez que o licenciamento foi arquivado em setembro de 2023 junto ao Ibama, órgão federal.

Durante seminário realizado entre os dias 26 e 28 de junho em São Luís, Maranhão, o procurador federal do Ministério Público Federal (MPF) no Maranhão, Hilton Araújo de Melo confirmou esta tentativa do empreendedor, afirmando que recebeu da GPM um ofício declarando esta intenção. **O procurador foi enfático ao afirmar que o licenciamento em nível estadual é ilegal.**